



**Stadtratssitzung**

**Donnerstag, 19. Juni 2014, 15.00 Uhr, 17.00 Uhr und 20.30 Uhr**

**Grossratssaal im Rathaus**

---

<b>Traktanden</b>	<b>Geschäfts- nummer</b>
1. Kleine Anfrage Fraktion FDP (Bernhard Eicher, FDP): Klärung der Vorwürfe gegen Empfängerin des New-York-Stipendiums (PRD: Tschäppät)	2014.SR.000168
2. Kleine Anfrage Fraktion SVP (Ueli Jaisli, SVP): Unnötige Gerichtskosten: Wer hat bezahlt? (SUE: Nause)	2014.SR.000167
3. Kleine Anfrage Christa Ammann (AL): Förderung des Einsatzes von urwaldfreundlichem Papier in den städtischen Schulen (SUE: Nause)	2014.SR.000169
4. Jahresbericht 2013 (vgl. beiliegender Ablaufplan)	2013.FPI.000061
5. Bericht über die Verwaltungskontrollarbeit der Aufsichtskommission (AK) im Jahr 2013 (AK: von Greyerz)	2013.SR.000100
6. Tätigkeitsbericht 2013 der Ombudsstelle und des Datenschutzbeauftragten an den Stadtrat (AK: von Greyerz)	2004.SR.000166
7. Agglomerationskommission (AKO): Tätigkeitsbericht an den Stadtrat 2013 (AKO: Mordini)	2007.SR.000020
8. Zweite Tramachse Innenstadt Bern: Wettbewerb mit Vorprojekt; Projektierungskredit (PVS: Kohli / TVS: Wyss) <i>Fortsetzung der Beratung vom 05.06.2014</i>	014.TVS.000071
9. Tram Region Bern: Ausführungskredit (Abstimmungsbotschaft) (PVS: Klauser / TVS: Wyss) <i>verschoben vom 05.06.2014</i>	014.TVS.000048
10. Dringliche Motion Kommission Planung, Verkehr und Stadtgrün PVS (David Stampfli, SP): Veloverträglichkeit beim Tram Region Bern (TVS: Wyss) <i>verschoben vom 05.06.2014</i>	2014.SR.000114
11. Interfraktionelle Motion SP, BDP/CVP (Lea Kusano, SP/Kurt Hirsbrunner, BDP): Ja zur Schulwegsicherheit im Galgenfeld – Ja zur Lichtsignalanlage!; <i>Annahme</i> (TVS: Wyss)	2014.SR.000088
12. Postulat Fraktion SVPplus (Rudolf Friedli, SVP): Linienführung blaues „Bähnli“ neu regeln und behindertengerecht und benutzerfreundlich gestalten!; Fristverlängerung Punkt 2 (TVS: Wyss)	2011.SR.000043
13. Postulat Fraktion SVPplus (Simon Glauser, SVP): Keine Rückkehr des „Blauen Bähnli“ auf der Linie 6 – der Bus soll bleiben!; Fristverlängerung (TVS: Wyss)	2011.SR.000219
14. Postulat Fraktion GB/JA! (Aline Trede/Judith Gasser, GB): Kunststoffrecycling in der Stadt Bern; Fristverlängerung (TVS: Wyss)	2010.SR.000196

15. Dringliche interfraktionelle Interpellation SP, BDP/CVP, GFL/EVP (Gisela Vollmer, SP/Isabelle Heer, BDP/Matthias Stürmer, EVP): Marzili: Erfüllt der Gemeinderat die Schulraumbedürfnisse der Volksschule rechtzeitig und wirtschaftlich?  
(BSS: Teuscher) *verschoben vom 22.05.2014* 2014.SR.000085
16. Dringliche interfraktionelle Interpellation BDP/CVP, SVP, FDP (Martin Mäder, BDP/Roland Jakob, SVP/Bernhard Eicher, FDP): Wer wird die Mehrfachsporthalle Weissenstein nutzen können? In welchem Umfang profitieren die Schülerinnen und Schüler der Berner Volksschulen?  
(BSS: Teuscher) 2014.SR.000116
17. Dringliche interfraktionelle Interpellation BDP/CVP, SVP, FDP (Martin Mäder, BDP/Roland Jakob, SVP/Bernhard Eicher, FDP): Fehlende Transparenz zu den Mehrkosten beim Bau der Mehrfachsporthalle Weissenstein sowie zu geologischen und anderen Problemen  
(BSS: Teuscher) 2014.SR.000115
18. Verein Berner Feriensportlager: Durchführung des polysportiven Feriensportlagers in Fiesch (Herbstlager): Leistungsvertrag 2014 - 2015; Verpflichtungskredit in Stadtratskompetenz (SBK: Schneider / BSS: Teuscher) *verschoben vom 22.05.2014* 2013.GR.000312
19. Motion Fraktion SP/JUSO (Giovanna Battagliero/Miriam Schwarz, SP): Primano - definitive Einführung samt Nachfolgefinanzierung muss gesichert werden!; Abschreibung  
(SBK: Stüssi / BSS: Teuscher) *verschoben vom 22.05.2014* 2011.SR.000136
20. Interfraktionelle Motion GB/JA!, GLP, SVP (Lea Bill, JA!/Claude Grosjean, GLP/Simon Glauser, SVP): Lancierung von aufsuchender Jugendarbeit in der Berner Innenstadt; *Ablehnung/Annahme als Postulat*  
(BSS: Teuscher) *verschoben vom 22.05.2014* 2013.SR.000059
21. Motion Fraktion FDP (Christoph Zimmerli, FDP): Teurer Kaffee in den Sportanlagen Weyermannshaus und Ka-We-De; Begründungsbericht  
(BSS: Teuscher) *verschoben vom 22.05.2014* 2012.SR.000071
22. Postulat Christa Ammann (AL): Vernünftige Drogenpolitik in der Stadt Bern; *Ablehnung* (BSS: Teuscher) *verschoben vom 22.05.2014* 2013.SR.000080

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
Protokoll Nr. 13 .....	615
Präsenzliste der Sitzung 15.00 bis 16.30 Uhr .....	618
Mitteilungen der Präsidentin .....	619
1 Kleine Anfrage Fraktion FDP (Bernhard Eicher, FDP): Klärung der Vorwürfe gegen Empfängerin des New-York-Stipendiums .....	619
2 Kleine Anfrage Fraktion SVP (Ueli Jaisli, SVP): Unnötige Gerichtskosten: Wer hat bezahlt? .....	619
3 Kleine Anfrage Christa Ammann (AL): Förderung des Einsatzes von urwaldfreundlichem Papier in den städtischen Schulen .....	620
4 Jahresbericht 2013 .....	620
Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.00 Uhr .....	634
4 Fortsetzung: Jahresbericht 2013 .....	635

5	Bericht über die Verwaltungskontrollarbeit der Aufsichtskommission (AK) im Jahr 2013 .....	637
6	Tätigkeitsbericht 2013 der Ombudsstelle und des Datenschutzbeauftragten an den Stadtrat.....	640
7	Agglomerationskommission (AKO): Tätigkeitsbericht an den Stadtrat 2013.....	641
8	Zweite Tramachse Innenstadt Bern: Projektwettbewerb mit Vorprojekt; Projektierungskredit.....	643
9	Tram Region Bern: Ausführungskredit (Abstimmungsbotschaft) .....	653
	Präsenzliste der Sitzung 20.30 bis 23.40 Uhr .....	660
9	Fortsetzung: Tram Region Bern: Ausführungskredit (Abstimmungsbotschaft).....	661
	Traktandenliste .....	692
	Eingänge.....	693

**Präsenzliste der Sitzung 15.00 bis 16.30 Uhr**

*Vorsitzend*

Präsidentin Tania Espinoza Haller

*Anwesend*

Katharina Altas	Isabelle Heer	Christine Michel
Christa Ammann	Kurt Hirsbrunner	Patrizia Mordini
Peter Ammann	Mario Imhof	Seraina Patzen
Cristina Anliker-Mansour	Daniel Imthurn	Stéphanie Penher
Mess Barry	Roland Jakob	Kurt Rüeegsegger
Sabine Baumgartner	Bettina Jans-Troxler	Sandra Ryser
Henri-Charles Beuchat	Stefan Jordi	Leena Schmitter
Manfred Blaser	Dannie Jost	Hasim Sönmez
Regula Bühlmann	Nadja Kehrli-Feldmann	Lena Sorg
Yasemin Cevik	Daniel Klauser	David Stampfli
Nathalie D'Addezio	Fuat Köçer	Michael Steiner
Dolores Dana	Martin Krebs	Bettina Stüssi
Bernhard Eicher	Marieke Kruit	Michael Sutter
Alexander Feuz	Hans Kupferschmid	Luzius Theiler
Claudio Fischer	Lea Kusano	Lilian Tobler
Benno Frauchiger	Annette Lehmann	Regula Tschanz
Jacqueline Gafner Wasem	Martin Mäder	Nicola von Greyerz
Thomas Göttin	Peter Marbet	Rolf Zbinden
Hans Ulrich Gränicher	Melanie Mettler	Christoph Zimmerli
Claude Grosjean		

*Entschuldigt*

Rania Bahnan Buechi	Erich Hess	Judith Renner-Bach
Rithy Chheng	Ueli Jaisli	Pascal Rub
Michael Daphinoff	Philip Kohli	Martin Schneider
Rudolf Friedli	Michael Köppli	Matthias Stürmer
Simon Glauser	Daniela Lutz-Beck	Gisela Vollmer
Franziska Grossenbacher	Lukas Meier	Janine Wicki
Lukas Gutzwiller	Halua Pinto de Magalhães	Manuel C. Widmer

*Vertretung Gemeinderat*

Alexander Tschäppät PRD	Alexandre Schmidt FPI	Ursula Wyss TVS
Reto Nause SUE	Franziska Teuscher BSS	

*Ratssekretariat*

Daniel Weber, Ratssekretär	Nik Schnyder, Ratsweibel
Barbara Waelti, Protokoll	Susy Wachter, Sekretariat

*Stadtkanzlei*

Jürg Wichtermann, Stadtschreiber

Die Namenslisten der Abstimmungen finden sich im [Anhang](#).

### Mitteilungen der Präsidentin

Vorsitzende *Tania Espinoza Haller*: Folgende wichtige Mitteilung betreffend die Sitzung vom 3. Juli 2014: Sie wurden gestern darüber informiert, dass von 15 Uhr bis 16.45 Uhr eine zusätzliche Sitzung stattfinden wird. Wir danken der PVS für die Bereitschaft, ihren Sitzungstermin zu verschieben. Das Ratssekretariat hat eine Liste der hängigen Geschäfte nach Prioritäten erstellt, welche die Basis für meine Entscheidung bildete. Sie können sie gerne einsehen. Gemäss Art. 63 GO fällt mir als Stadtratspräsidentin die Aufgabe zu, Sitzungen des Parlaments einzuberufen, wenn es die Geschäftslast erfordert. Die Einberufung einer zusätzlichen Sitzung ist notwendig, um einen geordneten Geschäftsgang zu gewährleisten und sicherzustellen, dass die dringendsten hängigen Sachgeschäfte und die dringlichen Vorstösse noch vor der Sommerpause behandelt werden können. Nicht nur die aktuelle Geschäftsbelastung nimmt zu, sondern auch die Zahl der zur Traktandierung bereiten Vorstösse. Gegenwärtig sind 114 Vorstösse hängig, darunter befinden sich im April und Mai 2013 eingereichte Vorstösse, die vom Gemeinderat fristgerecht beantwortet wurden, ohne dass bisher eine Traktandierung möglich war. Dies bedeutet auch, dass der Stadtrat teilweise über veraltete Antworten des Gemeinderats diskutieren muss. Es ist wichtig, dass der Pendenzenberg nicht weiter zunimmt. Ich werde mit dem Ratsbüro über geeignete Massnahmen diskutieren. Es ist im Sinne des Parlaments, wenn wir die Geschäfte, die für die Stadt wichtig sind, rechtzeitig behandeln können. Ich hoffe auf ein zahlreiches Erscheinen.

Ausserdem informiere ich darüber, dass Ihnen bis 17 Uhr kostenfrei Getränke und Verpflegung zur Verfügung stehen. Sie können sich in der Halle bedienen.

2014.SR.000168

#### **1 Kleine Anfrage Fraktion FDP (Bernhard Eicher, FDP): Klärung der Vorwürfe gegen Empfängerin des New-York-Stipendiums**

##### **Beschluss**

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2014.SR.000167

#### **2 Kleine Anfrage Fraktion SVP (Ueli Jaisli, SVP): Unnötige Gerichtskosten: Wer hat bezahlt?**

##### **Beschluss**

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2014.SR.000169

### **3 Kleine Anfrage Christa Ammann (AL): Förderung des Einsatzes von urwaldfreundlichem Papier in den städtischen Schulen**

*Christa Ammann (AL)*: Ich danke dem Gemeinderat für die Antwort, mit der ich soweit zufrieden bin. Ich bedaure einzig, dass nicht verbindlich ausformuliert wird, wann die entsprechende Weisung an die Schulen weitergeleitet wird.

#### **Beschluss**

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.

2013.FPI.000061

### **4 Jahresbericht 2013**

Sprecherin FSU *Christine Michel (GB)*: Bei der FPI lagen die Bruttokosten tiefer als budgetiert, während der Nettoerlös um 8,3 Mio. Franken höher als budgetiert ausfiel. Die Gründe waren insbesondere höhere Steuererträge und tiefere Personalkosten. Bei den einzelnen Dienststellen der FPI stellte die Kommission keine grossen Probleme fest.

Zu den einzelnen Dienststellen: Bei der Fachstelle Beschaffungswesen und beim Finanzinspektorat besteht nach wie vor eine sehr hohe Arbeitsbelastung. Aus diesem Grund erhöhte der Gemeinderat den Stellenetat bei der Fachstelle Beschaffungswesen um 130 Stellenprozent. Die Informatikdienste machen einen guten Eindruck, die Realisierung des neuen Rechenzentrums ging gut über die Bühne. Der häufige Einbezug von externen Spezialistinnen und Spezialisten stellt weiterhin ein Thema dar. Man will darauf achten, dass das Know-how für die betrieblichen Aufgaben intern bleibt, respektive aufgebaut werden kann. Der Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik hatte 2013 ein erfolgreiches Geschäftsjahr. Der Nettoertrag fliesst in eine Spezialfinanzierung. Mit 13 Mio. Franken fiel dieser doppelt so hoch aus wie im Vorjahr, was an Aufwertungsgewinnen beim Postfinance-Tower und beim Schönbergpark liegt. Ein wichtiges Thema stellte die Vorbereitung für die Integration der Sta-Be in die Abteilung Immobilien Stadt Bern dar. Das Rebgut Neuenstadt erwirtschaftete einen Verlust aufgrund von Hagelschäden, die sich auch auf den Erfolg des laufenden Jahres auswirken werden. Dies gab Anlass zu Diskussionen, die FPI kündigte an, dass sie eine Ausleageordnung vornehmen werde und verschiedene Optionen wie den Verkauf, die Verpachtung oder auch die Beibehaltung der jetzigen Situation überprüfen will. Beim Personalamt bleibt es wichtig, dass die Attraktivität der Stadt Bern als Arbeitgeberin beibehalten werden kann. Wie wir wissen, konnte der Lohndeckel nicht angehoben werden, deswegen spielen andere Arbeitsbedingungen eine umso wichtigere Rolle, darunter auch die Pensionskasse, die zumindest durchschnittlich gut sein muss. Die Schul- und Büromaterialzentrale macht weiterhin einen guten Eindruck, sie konnte ihr ehrgeiziges Budget mit einem Kostendeckungsgrad von über 100 Prozent übertreffen.

Die FSU empfiehlt dem Stadtrat einstimmig, den Jahresbericht der FPI zu genehmigen.

Bei der SUE sind etwas tiefere Nettokosten als budgetiert zu verzeichnen, was auf verschiedene Faktoren zurückzuführen ist, insbesondere auf tiefere Personalkosten. Folgende Bereiche bildeten die Schwerpunkte des letzten Jahres: Die Inkraftsetzung des Energierichtplans, die Umsetzung des Nachtleben-Konzepts und die Einführung des Berntickets.

Zu den einzelnen Dienststellen: Bei der Kantonspolizei gab ausnahmsweise nicht der Leistungsvertrag Anlass zu Diskussionen, sondern die Verschiebung von Taschendiebstählen zu

Einbruchdiebstählen, leider sind die Gründe dafür nicht bekannt. Es gab verschiedene Kontrollen entlang des Aareufers, dabei wurden 105 Bussen gegen Velofahrende ausgesprochen, was von den Badegästen heftig und nicht nur positiv kommentiert wurde. Zum Amt für Erwachsenen- und Kinderschutz (EKS): Die Einführung des neuen Kindes- und Erwachsenenschutzrechts per 1. Januar 2014 bleibt weiterhin ein Thema. Es gab Startschwierigkeiten bezüglich der Abgrenzung zwischen den Zuständigkeitsbereichen von Kanton und Stadt. Das EKS nimmt nur noch Sachverhaltsabklärungen vor, während der Kanton die Entscheide trifft. Die Zusammenarbeit funktioniert grundsätzlich gut und verbessert sich zunehmend, um sich untereinander auszutauschen, werden monatliche Sitzungen abgehalten. Beim Polizeiinspektorat stellte die Umsetzung des Nachtleben-Konzepts ein wichtiges Thema dar. Die Sache ist auf guten Wegen. Ein Problem besteht jedoch bei den kulturellen Zwischennutzungen: Laut neuem Entscheid des Regierungsrat sind solche als gewerbliche Zwischennutzungen nicht mehr ohne Baubewilligung möglich. Neu wird der Aktionstag „Intelligent mobil“ im Amt für Umwelt nicht mehr durchgeführt. Das ist eine Sparmassnahme. Im Rahmen der Aktion „Intelligent mobil“ wurden Sensibilisierungskampagnen für den Fuss- und Veloverkehr durchgeführt, man konnte beispielsweise auf dem Bundesplatz e-Bikes testen. Da es sich um eine wiederkehrende Sparmassnahme handelt, wird der Aktionstag komplett abgeschafft, dadurch können 80'000 Franken pro Jahr eingespart werden. Der Umzug in die neue Feuerwehrekaserne ist auf Kurs. Ab 2015 soll der Feuerwehrlehrgang wieder regelmässig durchgeführt werden, weil es ansonsten in den kommenden Jahren an qualifiziertem Personal fehlen würde. Der Lehrgang wurde aufgrund von Sparmassnahmen einmal ausgesetzt. Zum Tierpark: Im Hinblick auf die neue Sonderrechnung, die in der Volksabstimmung genehmigt wurde, präsentierte man uns einen ausführlichen Vorschlag für neue Kennzahlen und Steuerungsvorgaben. Wir werden darüber in Zusammenhang mit dem Budget diskutieren. Weiter wurde die Zuweisung des Dotationskapitals in Gang gesetzt. In den nächsten Monaten wird sich eine Arbeitsgruppe darum kümmern, die FSU soll informiert werden. Bei ewb sprachen wir vor allem über die Gewinnabgabe. Wir wurden darüber informiert, dass seit 2013, gemäss den Vorgaben der Eidgenössischen Elektrizitätskommission (ElCom), die Abgaben an das Gemeinwesen in jeder Stromabrechnung aufgeführt werden müssen. Die Abgabe beträgt 2,5 Rappen pro Kilowattstunde. Die Abgaben belaufen sich auf rund 18 Mio. Franken jährlich. Sie machen einen grossen Teil der 25 Mio. Franken aus, die ewb jährlich als fixe Gewinnablieferung an die Stadt abliefern.

Die FSU beantragt einstimmig, den Jahresbericht der SUE zu genehmigen.

Sprecher PVS *Daniel Imthurn* (GLP): Bei den Direktionsstabsdiensten der PRD sprachen wir über das Thema der Stellenbesetzungen. Wir stellten fest, dass Stellenbesetzungen auf Kaderbene durchgeführt werden konnten. Es gibt jedoch Probleme bei der Besetzung der Ingenieurstellen. Da der Arbeitsmarkt im Bereich des Ingenieurwesens ausgetrocknet ist, sind diese Leute sehr gesucht, von daher ist es schwierig, die Stellen zu besetzen. Ein Thema bildete auch das Geschlechterverhältnis: In der TVS sind fünf Mal mehr Männer als Frauen beschäftigt. Wir sprechen hier über Arbeiten im Bereich Bau und Unterhalt, dabei handelt es sich um eine männerlastige Domäne. Man ist bemüht, diesbezüglich einen gewissen Ausgleich zu schaffen. Wir sprachen auch über die Pensen: Durchschnittlich belegen die Männer Pensen zu 97,7 Prozent und die Frauen Pensen zu 78,9 Prozent. Es wird versucht, mehr Teilzeitstellenbesetzungen bei den männlichen Angestellten zu erreichen. Weiter diskutierten wir über das Dauerthema „Finanzierung des öV“: Die Stadt bezahlt relativ viel an Bernmobil. Uns wurde mitgeteilt, dass die Angebotsreduktion auf den Linien 3, 7 und 8 leider erst im Jahr 2015 wirksam werde. Damit kann in Zukunft mit einer Stabilisierung der öV-Kosten gerechnet werden.

Im Bereich Stadtgrün ging es um den Ausbau des Baumbestandes. Es ist eine Zunahme zu verzeichnen, die Anlass zu Fragen gab. Diese Zunahme ist darauf zurückzuführen, dass die entlang der Linie des Trams Bern West gepflanzten Bäume erst jetzt in die Bestandsaufnahme eingingen.

Bei der Verkehrsplanung ging es um das Projekt mit den neuen Messstellen. Da die Sache neu aufgegleist worden ist, verfügt man zurzeit noch über keine Vergleichswerte, was sich im Laufe der Zeit ändern wird. Es tauchte die Frage nach dem Dotationskapital von Bernmobil auf, welches vollständig von der Stadt aufgebracht worden ist. Es wird verzinst, aber gleichzeitig der Stadt berechnet. Es stellt sich die Frage, inwieweit die umliegenden Gemeinden sich an den Zinskosten beteiligen sollten.

Bei der TVS gaben weiter die zukünftigen Herausforderungen zu reden. Die Kommission konzentrierte sich vor allem auf die Zukunft, in Bezug auf vergangene Ereignisse tauchte die Frage nach der Reise nach München und die damit einhergehenden Kosten auf. Ein weiterer Punkt, der Anlass zu Diskussionen gab, war der Wechsel des Verkehrsplaners Hugo Staub. Man erklärte, sein Wechsel verursache Mehrkosten, weil sein Lohn für vier Jahre garantiert sei, diese Mehrkosten könnten jedoch intern kompensiert werden. Ein weiteres Thema stellten die Sonderkreditabrechnungen dar: Es gibt eine Menge alter Kreditabrechnungen, die teilweise weiter als ins Jahr 2002 zurückreichen. Leider ist man diesbezüglich im Rückstand. Dieses Thema wurde im Stadtrat schon mehrmals diskutiert. Es bleibt festzustellen, dass die Sonderkreditabrechnungen zügig eingereicht werden sollten. In Bezug auf den Betrieb und Unterhalt sprachen wir über den Winterdienst: Obwohl der letzte Winter ziemlich mild ausfiel, war der Aufwand höher als budgetiert. Dies liegt daran, dass in der Jahresabrechnung auch das Frühjahr 2013 einbegriffen ist. In dieser Periode war es überdurchschnittlich kalt und der Aufwand fiel dementsprechend höher aus. Im Bereich Entsorgung und Recycling erkundigten wir uns nach der Gebührenrückerstattung. Die Sache ist am Laufen, die Auszahlungen können mittlerweile erfolgen und kommen bei der Kundschaft gut an. Das Ganze ist eine aufwendige Angelegenheit.

Im Bereich der PRD widmeten wir uns auch dem Bauinspektorat, das im letzten Jahr einen ausserordentlich hohen Deckungsgrad aufwies. Dies erklärt sich durch den Abschluss vieler grosser Bauprojekte. Die Projekte werden bei den Baubewilligungen nach Bausummen berechnet, was zur Entstehung hoher Kosten führt. Es verhält sich so, dass eine gewisse Quersubventionierung stattfindet, indem kleine Bauprojekte durch die Kostenbeiträge grosser Projekte quersubventioniert werden. Weil im laufenden Jahr nicht mehr so viele Bauprojekte zum Abschluss gebracht werden, wird dies wiederum eher zu einem Kostendeckungsproblem führen. Beim Stadtplanungsamt war die durchgeführte Standortbestimmung das Hauptthema. Es gab eine Befragung bei der „Kundschaft“ des Stadtplanungsamtes. Die Sache ist als Erfolg zu bezeichnen, das Stadtplanungsamt konnte aufschlussreiche Ergebnisse gewinnen. Es stellt sich die Frage, ob nicht auch andere städtische Ämter eine Betreuung durch eine externe Stelle in Anspruch nehmen sollten. Zur „Waldstadt Bremer“ wurde bestätigt, dass von Seiten der PRD keine Aufwendungen getätigt wurden, weder für den Verein, noch für die Planung. Die aufgeführten Aufwendungen sind darauf zurückzuführen, dass die PRD gewisse Vorarbeiten in Bezug auf die nunmehr lancierte Initiative leisten muss.

Insgesamt sind keine Punkte aufgetaucht, die eine Intervention von unserer Seite erfordern. Die PVS beantragt einstimmig, den Jahresbericht 2013 zu genehmigen.

Sprecherin SBK *Cristina Anliker-Mansour* (GB): Bei der SBK ging es formell darum, den Jahresbericht 2013 der GUB/PRD und der BSS zu genehmigen und zu verabschieden. Die SBK genehmigte die Jahresberichte der GUB/PRD mit 8 Ja- und 0 Nein-Stimmen, bei einer Enthaltung. Der Jahresbericht 2013 der BSS wurde einstimmig genehmigt.



Bei der PRD stand die Umsetzung des neuen kantonalen Kulturförderungsgesetzes (KKFG) im Zentrum der Diskussion. Die Umsetzung führt zu grossen Umstellungen. Der Regierungsrat hat sich für die blaue Liste entschieden. Die neue Finanzierung führt zu Einsparungen. Ein Teil der eingesparten Finanzmittel wird in die Kulturförderung fliessen. Die freie Szene kann mit den geforderten zehn Prozent rechnen. Weiter wurde die Kulturstrategie thematisiert: In Form von drei Zeitschriften informiert der Gemeinderat über die Debatte zur Kulturstrategie. In den beiden bereits erschienenen Ausgaben wurde über den Stand der Informationen und die Ergebnisse aus den Diskussionen berichtet. Der Gemeinderat wird ein Kulturpapier präsentieren, aus dem ersichtlich wird, in welchen Bereichen er Schwerpunkte zu setzen gedenkt.

Das Schulamt informierte die Delegation, dass die Umfrage bei der Lehrerschaft zum Thema schulische Integration endlich durchgeführt werde. Die Delegation beschäftigte sich intensiv mit den Ursachen für den mangelnden Schulraum im Schulkreis Mattenhof-Weissenbühl. Die Anzahl der Schülerinnen und Schüler nimmt zu, es braucht mehr Schulraum, um dieser Entwicklung entgegenzuwirken. Die Verwaltung verortet das Problem bei der mittelfristigen Investitionsplanung. Die Zeitspanne ist zu lang, um das Problem der wachsenden Schülerzahl zu bewältigen. Zudem werde bei neuen Projekten zur Schulraumplanung kein Reserveraum geschaffen. Im Moment wird dieses Problem mit Sonderbauten und mit Anmietungen bei Privaten entschärft. Die SBK wünscht, dass Verbesserungen in diesem Bereich angestrebt werden. Um eine bessere Umverteilung der Ressourcen für die Spezialförderung zu erreichen, hat das Schulamt eine neue Berechnung des Sozialindex vorgenommen. Schulkreise mit wenigen Migrantenkindern mussten einen Teil ihrer Lektionen für die Spezialförderung abgeben. Nicht alle Schulleitungen waren bereit, diese Reduktion zu akzeptieren, deshalb einigte sich das Schulamt im Sinne eines Konsenses mit den Schulen darauf, dass die neue Verteilung während dreier Jahre nur zur Hälfte umgesetzt werde. Die SBK-Delegation ist mit der Belegung der Sporthallen Weissenstein nicht zufrieden. Die Bedürfnisse der Schulen nach Benutzung der Sporthalle wurden nicht berücksichtigt.

Das Sozialamt hat mit einer niedrigen Ablösequote zu kämpfen. Das Amt steht vor einer grossen Herausforderung: Dies betrifft vor allem Personen ohne Ausbildung, denn sie haben es sehr schwer, im Kanton Bern eine Stelle zu finden. Ihre Eingliederung in den Arbeitsmarkt lässt sich nicht durch das Sozialamt steuern und verursacht hohe Kosten bei den Sozialhilfeleistungen.

Wegen kantonaler Sparmassnahmen soll die öffentliche Spitex in eine Tochtergesellschaft umgewandelt werden. Mit der Privatisierung will man bei den Löhnen sparen. Gegen diese Entwicklung kann die Stadt nichts unternehmen.

Für die Umsetzung des Integrationsgesetzes ab 2015 wurde das Kompetenzzentrum Integration (KI) zur Ansprechstelle Integration ernannt. Es gibt eine neue Verteilung der Gelder. Das KI muss die Stufe 2 des Berner Modells umsetzen, also Einzelberatungen und Begleitung der Integrationsmassnahmen gewährleisten. Diesbezüglich wird eine Unterakkordanz mit der isa (Informationsstelle für Ausländerinnen und Ausländerfragen) ausgehandelt, denn die isa verfügt über das nötige Know-how bei der Beratung der Migrationsbevölkerung. Der Schulzahnmedizinische Dienst ist unter neuer Leitung gut unterwegs. Die Besetzung der Ausbildungsplätze wird allerdings als schwierig empfunden. Obwohl man attraktive Lehrplätze anbieten kann, findet man keine geeigneten Kandidatinnen und Kandidaten. Hier müssen neue Lösungen gefunden werden.

Die Schulsozialarbeit verfügt knapp über ausreichende Mittel. Im Moment kann sie die Mindestanforderung des Kantons, dass pro 1'000 Schulkindern eine 100-Prozent-Stelle zur Verfügung steht, erfüllen. Die wachsende Anzahl der Schülerinnen und Schüler wird bei der Ressourcenverteilung leider nicht berücksichtigt. Die Verwaltung befindet sich in einem Spannungsfeld zwischen Einsparungen und Möglichkeiten.

Die Mitglieder der SBK empfanden den nahen Austausch mit der Verwaltung als spannend. Die Arbeit der Verwaltung wurde als sehr kompetent eingestuft. Im Namen der SBK danke ich der Verwaltung für die geleistete Arbeit.

Sprecherin AK *Annette Lehmann* (SP) zur Statistik: In der Sitzung vom 2. Juni 2014 beschäftigte sich die AK mit dem Jahresbericht Band 3. Wir legten ein spezielles Augenmerk auf die Seiten 7 bis 57, also auf den allgemeinen Teil. Ich gehe hier nicht auf die Statistiken ein.

Bei den in Kapitel 3 aufgeführten verabschiedeten Vorstössen fiel uns ein Vorstoss auf, den der Gemeinderat bereits im Juli 2013 verabschiedete, der jedoch bis heute im Stadtrat nicht behandelt wurde. Es handelt sich um einen Vorstoss der Fraktion GB/JA! zu den Parkplätzen auf öffentlichem Grund. Unsere Abklärungen ergaben, dass die Antwort zurückgezogen worden ist, weil sie aktualisiert werden muss. Die Motionärinnen und Motionäre sind darüber informiert. Auch wenn der Rückzug in Absprache geschah, ist die Kommission der Meinung, die Frist hätte trotzdem berücksichtigt werden müssen. Ausserdem fiel uns auf, dass vom Zeitpunkt der Verabschiedung im Gemeinderat bis zur Traktandierung teilweise sechs bis neun Monate vergehen, weil sich zu viele Vorstösse in der Warteschlange befinden. In Kapitel 5 fand die Kommission zwei Vorstösse, zu denen keine Fristverlängerung beantragt wurde. Bei der Motion von Liselotte Lüscher und Ernst Stauffer: „Der Stehstress in der Stadt Bern muss endlich ein Ende haben!“ lief die Frist am 30. Oktober ab, beim Postulat von Stefan Jordi: „PROGR - Situation für Velofahrende verbessern!“ lief die Frist für den Prüfungsbericht am 31. Oktober 2013 ab. Unsere Abklärungen haben ergeben, dass diesbezüglich Gespräche in Gang sind. Aus Sicht der AK muss in solchen Fällen unbedingt eine Fristverlängerung beantragt werden und die reglementarischen Fristen sind einzuhalten. Wir bitten darum, dies in Zukunft zu berücksichtigen.

In den Kapiteln 4 und 6 ist uns nichts aufgefallen. Bei den noch nicht beantworteten Vorstössen sind die vorgegebenen Fristen noch nicht abgelaufen und bezüglich der Prüfungsberichte läuft alles korrekt. Zusätzlich zum allgemeinen Teil überprüfte die AK die auf den Seiten 60 bis 67 aufgeführten Mandate und Nebenbeschäftigungen der Mitglieder des Gemeinderats. Wir stellten keine grossen Veränderungen und nichts Auffälliges fest.

Fazit: Im Gegensatz zu den vergangenen zwei Jahren hat sich die Einhaltung der Fristen merklich verbessert – dies ist zu begrüssen. Trotzdem möchten wir den Gemeinderat und insbesondere die TVS bitten, Fristverlängerungen auch dann zu beantragen, wenn Abklärungen mit den Urheberinnen und Urhebern der betreffenden Vorstösse laufen.

Die AK beschloss einstimmig zugunsten der Genehmigung des Bands 3 des Jahresberichts 2013.

Sprecherin AK *Jacqueline Gafner Wasem* (FDP) zur Jahresrechnung ewb: Für die Verantwortlichen von ewb war es in diesem Jahr sicherlich einfacher als im letzten Jahr, den Geschäftsbericht des Unternehmens in der AK anlässlich der Sitzung vom 12. Mai 2014 zu präsentieren. 45 Mio. Franken Gewinn im Jahr 2013 sind ein gutes Resultat, zumal die 45 Mio. Franken als Gewinn aus Aktivitäten dargestellt werden, welche aus der Gewinnsumme effektiv etwas ausschütten beziehungsweise für Neuinvestitionen zur Verfügung stellen können. Die spezialfinanzierten Aufgaben, Wasser und Kehricht, die im Jahr 2012 in der Rechnung erschienen, werden vor der letzten Linie der Rechnung erstmals auf null gestellt, so dass im Jahresergebnis 2013, anders als in der Vergangenheit, die spezialfinanzierten Aufgaben und die real erwirtschafteten Gewinne nicht mehr vermischt dargestellt werden. Mit 45 Mio. Franken ist der Jahresgewinn 2013 höher ausgefallen als budgetiert, wobei dies im Wesentlichen auf einen Sondereffekt zurückzuführen ist, der sich im letzten Jahr durch ein Bundesgerichtsurteil auf der Stromseite ergab, indem in den Jahren 2009 und 2010 unrechtmässig einkassierte Systemdienstleistungen zurückverrechnet wurden. Dies bewirkte im Jahr 2013 zwar einen schö-

nen Effekt, wird jedoch auf die künftige Tarifgestaltung einen negativen Einfluss haben, denn diese Gelder müssen den Endkunden zurückerstattet werden. Dies soll über drei Jahre verteilt, irgendwann ab 2015 oder 2016, geschehen.

In den kommenden Jahren wird es eine Herausforderung sein, den „Free Cashflow“ – sprich: den Stand im Portemonnaie per Ende Jahr im Vergleich zum Jahresanfang – zu stabilisieren und die Eigenkapitalquote, die sich zwischen Ende 2012 und Ende 2013 nochmals verschlechterte, nämlich von 613 Mio. Franken auf 610 Mio. Franken, mittelfristig zu stabilisieren. Free Cashflow, getätigte Ersatz- und Ausbauinvestitionen sowie Ablieferungen an die Stadt Bern müssen zwingend im Gleichgewicht bleiben. Mit Blick darauf geht die Investitionsplanung ewb 2014-2017, die der AK vorgelegt worden ist, von einer konstanten Ablieferung an die Stadt Bern in der Höhe von 25 Mio. Franken aus.

Aus Zeitgründen muss ich mich in Bezug auf die Fragerunde auf das Wichtigste beschränken: Der Fokus der AK lag vornehmlich auf den Ergebnissen des sogenannten New Business, das leider nach wie vor ein Verlustgeschäft ist. Im Jahr 2012 wurden rund 15,8 Mio. Franken Verlust vor Steuern erwirtschaftet, im Jahr 2013 waren es noch rund 9 Mio. Franken. Zum New Business gehört insbesondere auch das Glasfasernetz, bei dem ewb bis Ende 2013 1'400 Kunden verzeichnen konnte. Das Glasfasergeschäft wird auch in den kommenden Jahren noch negativ sein. Es handelt sich dabei um ein Infrastrukturgeschäft, das sich bis ins Jahr 2020 noch im Aufbau befindet und in Zusammenarbeit mit der Swisscom ausgeführt wird. Die Eckparameter von total 140 Mio. Franken, davon 68 Mio. Franken bei ewb, sind gleich geblieben. Die Zuwachsraten bewegen sich in einem Bereich, der nicht als befriedigend, aber als akzeptabel zu bezeichnen ist, wie die ewb-Verantwortlichen gegenüber der AK erklärten. Was den Bau des Glasfasernetzes anbelangt, befindet ewb sich auf Kurs, bis heute konnten 58 Prozent der Häuser in der Stadt Bern, in Zusammenarbeit mit der Swisscom, durch Glasfaserkabel erschlossen werden. Im Jahr 2020 sollen es 82'000 Nutzungseinheiten sein. Das Endziel von 23'000 Kundinnen und Kunden in der Stadt Bern bleibt unverändert. Um dahin zu gelangen, wird es jedoch länger dauern als ursprünglich angenommen, nämlich bis 2028 anstatt bis 2020. In Zusammenhang mit dem New Business sind die Bereiche Glasfaser zu zwei Dritteln und Mobilität zu einem Drittel zu erwähnen. Kommt dazu, dass sämtliche Geschäftsfelder zu den Overhead-Kosten beitragen und zwar ziemlich substantiell, weil die Bereiche des New Business auch in Bezug auf die „Management Attention“ recht viel Aufmerksamkeit beanspruchen.

Die AK beantragt dem Stadtrat einstimmig, den Geschäftsbericht 2013 und die Finanzplanung 2013-2017 zustimmend zur Kenntnis zu nehmen. Die erwähnten Dokumente sind im Quervergleich mit den entsprechenden Berichten der Stadt Bern und mit anderen ausgelagerten Betrieben ausgesprochen transparent, illustrativ und informativ. Dazu passt gut, dass es dem Verwaltungsrat von ewb gelungen ist, sich zu zertifizieren.

Sprecherin AK *Leena Schmitter* (GB) zur Jahresrechnung StaBe: Da 2013 das letzte Jahr der StaBe war, umfasst der Geschäftsbericht 2013 auch einen Rückblick auf die vergangenen elf Jahre. Er beinhaltet einen guten Überblick über die Entwicklung der verschiedenen Geschäftsbereiche, zeigt exemplarisch Bauten, die sinnbildlich für die StaBe stehen, und enthält persönliche Statements von Mitarbeitenden.

Zu den Finanzen: Der Jahresgewinn von 18,5 Mio. lag 18 Prozent unter dem budgetierten Wert. Das tiefe Jahresergebnis hat vor allem mit der intensiven Bautätigkeit im Jahr 2013 und mit den ausserordentlichen Ausgaben aufgrund der Rückführung zu tun. Im Jahr 2013 wurden 107 Mio. Franken investiert. Das ist das höchste Investitionsvolumen in der Geschichte der StaBe und ist auf die hohe Zahl an Bestellungen aus den Jahren 2010/11 zurückzuführen. Durch die Umsetzung des Projekts Zukünftiges Immobilienmanagement der Stadt Bern (ZIMBE) und die Rückführung fielen Mehrkosten von rund einer Million Franken an, die vor

allem für den Personal- und Betriebsaufwand aufgebracht wurden. Fast erreicht wurde die Gewinnablieferungsvorgabe an die Stadt von 38,5 Mio. Franken: Unter Verwendung des Gewinnvortrags aus dem Jahr 2012 wurden 38,2 Mio. Franken an die Stadt Bern übertragen.

Auf strategischer Ebene wurde die Solarstrategie definiert. Sie beinhaltet, dass auf den Dächern der Immobilien der Stadt schrittweise Fotovoltaik-Anlagen errichtet werden. Dazu laufen bereits zwei Pilotprojekte, nämlich beim Entsorgungshof Fellerstrasse und beim Neubau des Alters- und Pflegeheims Kühlewil. Zudem wurde ein Projekt zur Optimierung der Haustechnik gestartet. Die Hauswartinnen und Hauswarte sowie die technischen Dienste erhielten eine Schulung bezüglich der Ressourcenschonung und der Möglichkeiten zur Reduktion von Betriebskosten. Neben der Auseinandersetzung mit der Rückführung gab es strukturell drei grosse Veränderungen: Geschaffen wurden die Fachstelle Bauökonomie und die Abteilung Vorstudien und Wettbewerbe. Das erstgenannte Organ kümmert sich um Kostenanalysen, mit dem Ziel, die Kostentransparenz und das Kostenbewusstsein zu stärken, das zweite spezialisiert sich auf die Begleitung und die Durchführung von Projektwettbewerben. Zudem schlossen die Bereiche Immobilien- und Produktentwicklung sich mit dem Portfoliomanagement zu einer Strategieabteilung zusammen.

Zum Personellen: Im Jahr 2013 verliessen zwei Geschäftsleitungsmitglieder die StaBe. Weil der CEO früher als geplant ging, übernahm Guy Emmenegger die operative Führung bis zum Jahresende. Der Gesamtbestand des Personals liegt bei 413 Personen, davon fünf Lernende. Die grösste Anzahl an Mitarbeitenden findet man bei den Fachkräften Reinigung mit 259 Personen und im Bereich der Hauswartung mit 94 Personen. Seit Januar 2014 arbeiten die 413 Mitarbeitenden nicht mehr bei den StaBe, sondern bei der Abteilung Immobilien Stadt Bern (ISB), bei den Hochbauten Stadt Bern oder beim Personalamt. Das bedeutet, dass die Politik nun über mehr Mitsprachemöglichkeiten verfügt. Durch die veränderten Finanzkompetenzen werden der Stadtrat und die Stimmbevölkerung sich vermehrt mit Kreditvorlagen aus dem Baubereich auseinandersetzen.

Die AK empfiehlt einstimmig, die Jahresrechnung StaBe zustimmend zur Kenntnis zu nehmen.

Sprecherin AK *Annette Lehmann* (SP) zur Jahresrechnung BERNMOBIL: Da der Referent Manuel C. Widmer sich für die heutige Sitzung kurzfristig entschuldigen musste, springe ich hier spontan ein. Die Jahresrechnung wurde am 12. Mai 2014 in der AK in Anwesenheit des BERNMOBIL-Direktors René Schmied, der Direktorin TVS Ursula Wyss und des Finanzverwalters Daniel Schaffner behandelt. Die AK hat beschlossen, die Jahresrechnung positiv zur Kenntnis zu nehmen.

Sprecher AK *Martin Krebs* (SP) zur Jahresrechnung Personalvorsorgekasse: Wir sprechen hier über den 104. Geschäftsbericht der Personalvorsorgekasse (PVK) – in der Wirtschaft würde man in einem solchen Fall von einem Traditionsunternehmen sprechen. Die städtische PVK ist in der Tat ein solides Traditionsunternehmen. 2013 war ein ereignisreiches Jahr – ein eigentliches Schlüsseljahr für die Verwaltungskommission, die Geschäftsleitung und die Angestellten der PVK. Die AK konnte generell den Eindruck gewinnen, dass die grossen Herausforderungen sehr gut gemeistert wurden. Deshalb beschloss sie, den Geschäftsbericht zustimmend zur Kenntnis zu nehmen.

Ich füge die Bemerkung an, dass der Stadtrat Gelegenheit haben wird, sich anlässlich der Reglementsänderung noch ausführlich mit der PVK zu befassen und insbesondere über die Ausfinanzierung und über die Leistungen und die Beiträge von Seiten der Arbeitgeberin zu diskutieren, zumal dies in den Kompetenzbereich des Parlaments fällt. Da es sich dabei um ein Geschäft der FSU handelt, soll hier nichts präjudiziert werden.

Das Geschäftsjahr war geprägt durch weitere Arbeiten zwecks Umsetzung der bundesrechtlichen Vorschriften über die öffentlich-rechtlichen Vorsorgeeinrichtungen. Nach wie vor ist es das Ziel – das ist, wie gesagt, Gegenstand der Reglementsänderung – die bundesrechtlichen Vorgaben einzuhalten und innerhalb eines Zeitraums von 40 Jahren einen Deckungsgrad von 100 Prozent zu erreichen.

Auf der organisatorischen Ebene gab es grosse Veränderungen: Die Hälfte der Mitglieder der Verwaltungskommission ist neu in diesem Gremium. Wir haben den Eindruck, dass die neuen Mitglieder sich sehr gut mit der Materie vertraut machen konnten – dies gilt insbesondere auch für den neuen Präsidenten der Verwaltungskommission Alexandre Schmidt – und deshalb die Geschäfte reibungs- und nahtlos übernehmen und weiterführen konnten. Wir danken der Verwaltungskommission für den aussergewöhnlichen Einsatz.

Nach 2010 stellte sich eine weitere Senkung des technischen Zinssatzes als notwendig heraus: Das globale Zinsniveau ist weiterhin gesunken. Langfristig kann auf einem diversifizierten und risikooptimierten Portfolio, wie es eine Pensionskasse haben muss, nicht mehr mit einer Rendite von 4,5 Prozent gerechnet werden. Als Beispiel ist anzufügen, dass die Schweizerische Eidgenossenschaft sich über einen Zeitraum von 50 Jahren Geld zu einem Zinssatz von 1,6 Prozent beschafft – dies ist unter dem Ausdruck „der fünfzigjährige Eidgenosse“ zu verstehen. Die meisten von uns werden die Rückzahlung wohl nicht mehr erleben. Soviel zum Zinsumfeld, in dem die PVK sich bewegen muss.

Grosse Erwartungen an die Rendite beruhen einzig auf den Aktien. Erfreulicherweise konnte eine gute Performance erzielt werden. Aber weil die Aktienmärkte sehr volatil sind, darf man nicht prognostizieren, dass weiterhin ähnliche Wertsteigerungen auf dem Portfolio erzielt werden können – dabei handelt es sich um Buchgewinne und nicht um realisierte Werte. Deswegen war eine weitere Senkung des technischen Zinssatzes notwendig, zum Nachteil der Versicherten und der Arbeitgeberin. Der technische Zinssatz wurde auf 2,75 Prozent gesenkt, was unmittelbar dazu führte, dass der Deckungsgrad sank. Der Stadtrat wird im Rahmen der Beratung der Reglementsänderung Gelegenheit haben, auch dazu Stellung zu nehmen.

Es besteht leider nach wie vor ein schlechtes Verhältnis zwischen Aktiven und Rentnerinnen und Rentnern. Dies ist hauptsächlich durch den Austritt ehemals angeschlossener Arbeitgeber, zum Beispiel des Zieglerspitals, und durch die Schaffung von Police Bern bedingt. Bei diesem schlechten Verhältnis sollte der Gipfel inzwischen überwunden sein. Es ist zu hoffen, dass sich in zehn bis fünfzehn Jahren ein ausgeglichenes Verhältnis zwischen aktiven Versicherten und Rentenbezügerinnen und Rentenbezügern einstellen wird.

Positiv würdigt die AK die tiefen Verwaltungskosten pro versicherte Person. Andernorts auf dem freien privaten Versicherungsmarkt bekommt man keine derart günstigen Konditionen. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die AK der Verwaltungskommission und der Geschäftsleitung, insbesondere dem Geschäftsführer der Kasse, Jürg Schad, ein sehr gutes Zeugnis ausstellen kann. Wir danken allen Mitwirkenden der PVK für die gute Arbeit.

Sprecherin Finanzdelegation (FD) *Dannie Jost* (FDP): Im Sinne einer Würdigung bin ich für die dargelegte Transparenz im Jahresbericht 2013 dankbar. Transparenz ist eine Notwendigkeit in einer gut funktionierenden Demokratie.

Ich fasse den Inhalt des Vorberichts zum Jahresbericht 2013 zusammen und hebe ein paar Punkte hervor. Zu den verschiedenen Direktionen wurde das Wesentliche von den jeweiligen Kommissionssprecherinnen und -sprechern bereits erläutert.

Im Jahr 2013 präsentiert die Stadt Bern erfreulicherweise ein positives Rechnungsergebnis mit einem Überschuss von 17,8 Mio. Franken. Budgetiert war lediglich ein Überschuss von 600'000 Franken. Wie kam es zu diesem Überschuss? Es handelt sich um ein aussergewöhnliches Ergebnis, welches in der Tabelle auf Seite 10, Band 1 aufgezeigt wird. Begünstigt wird das Ergebnis durch die Gewinnübertragung der StaBe über einen Betrag von 19,7 Mio. Fran-

ken und durch überdurchschnittliche Erträge aus Steuerteilungen sowie durch die aus dem 13. Haushaltsparmassnahmenpaket resultierenden Einsparungen von 7,3 Mio. Franken. Ohne diese ausserordentlichen Faktoren würde eine Rechnung mit einem ausgewiesenen Defizit von 10,69 Mio. Franken vorliegen. Das bedeutet konkret, dass der städtische Finanzhaushalt keinen Grund zur Entspannung bietet und nach wie vor nach grösster Sorgfalt und nach Vorausplanung verlangt. Dank dem Überschuss steigt das Eigenkapital der Stadt auf 66,3 Mio. Franken an. Der finanzielle Handlungsspielraum hat sich dadurch verbessert. Der Cashflow, also das Rechnungsergebnis zuzüglich der Abschreibungen und der Nettoinvestitionen in Spezialfinanzierungen, betrug 57,6 Mio. Franken. Dies ermöglichte es der Stadt, die Nettoinvestitionen vollständig selbst zu finanzieren.

Über die Sonderrechnungen und die Anstalten wurde von Seiten der AK bereits berichtet.

Zur laufenden Rechnung: Die Steuererträge von 438 Mio. Franken fielen wesentlich höher aus als budgetiert, es gab Mehreinnahmen von 13,5 Mio. Franken. Die Verteilung der Ausgaben wird in der Grafik auf Seite 21, Band 1 dargestellt. Mit 113 Mio. Franken respektive 88 Mio. Franken flossen die höchsten Beträge in die soziale Wohlfahrt und in die Bildung, gefolgt von der Kultur und dem Verkehr. Die Sozialausgaben stiegen an, während sich der Aufwand in den Bereichen Verkehr und öffentliche Sicherheit verringerte. Dass die Soziallasten grösser werden, ist durch die globalen ökonomischen Verhältnisse strukturell bedingt. Zu den Investitionen: Die Nettoinvestitionen von 35,1 Mio. Franken liegen um 11,3 Mio. Franken tiefer als im Investitionsbudget vorgesehen. Der Realisierungsgrad liegt bei 75 Prozent. Der Hauptgrund besteht darin, dass im Tiefbaubereich weniger Investitionen als geplant getätigt wurden. Der positive Effekt dieser zurückhaltenden Investitionstätigkeit besteht darin, dass die Investitionen fast vollständig selbst finanziert werden konnten. Es gibt allerdings auch Nachteile, über die in diesem Rat noch zu diskutieren sein wird, weil in den kommenden Jahren zahlreiche Investitionen anstehen, die im IAFP budgetiert sind.

Zur Bestandesrechnung: Das Fremdkapital hat um 120 Mio. Franken zugenommen und übersteigt mittlerweile die Marke von drei Milliarden Franken. Demgegenüber ist das Eigenkapital aufgrund des positiven Rechnungsergebnisses auf 66 Mio. Franken angewachsen. Es gilt, die drei Milliarden Franken Fremdkapital im Gedächtnis zu behalten, vor allem, wenn man alles auf einmal bestellen möchte.

Die Finanzkennzahlen geben Auskunft über den Zustand des städtischen Finanzhaushalts und ermöglichen einen bedingten Vergleich mit anderen Gemeinden. Man gewinnt daraus Erkenntnisse darüber, wie es mit dem Selbstfinanzierungsgrad und -anteil, mit dem Zinsbelastungsanteil, also den Kosten für das geliehene Kapital, dem Kapitalanteil sowie dem Bruttoverschuldungsanteil aussieht. Die entsprechenden Punkte sind im Bericht sehr detailliert erläutert. Ich verzichte hier auf ausführliche Erklärungen – insgesamt wir gut da, wir sind jedoch nicht auf Rosen gebettet.

Zu den finanziellen Auswirkungen der Rückführung der StaBe: Durch die Eingliederung auf den 1. Januar 2014 erhöhte sich einerseits das Eigenkapital, andererseits hat die Stadt dadurch verzinsliche Schulden von 285 Mio. Franken übernommen und wird künftig einen wesentlich höheren Investitionsbedarf haben. Gemäss dem Gemeinderat wird sich dies negativ auf den Selbstfinanzierungsgrad, die Zinsbelastung, den Kapitaldienstanteil und den Bruttoverschuldungsanteil auswirken. Auch die Umstellung auf das neue Rechnungsmodell HRM2 wird in Zukunft wesentliche Auswirkungen auf die städtischen Finanzen zeigen.

In der Finanzdelegation diskutierten wir auch über den Wunsch unserer Delegation, dass die Ergebnisse der internen Revision im Revisionsbericht der externen Revisionsstelle aufgeführt und kommentiert werden sollen. Ich zitiere: „Dies ist in der Ausschreibung dieses Mandats unter Ziffer 3.2 der Mandatsanforderungen, Lemma 2, explizit formuliert“. Laut der Meinung einiger Mitglieder der FD wird dieser Teil der Mandatsanforderungen nicht erfüllt. Die Revisionsstelle ist hingegen der Auffassung, diese Anforderung sei erfüllt, was der Vertreter des

Gemeinderats gegenüber der Kommission bestätigte. Ich zitiere seine Worte: „Es finden sich also alle wesentlichen Feststellungen, die das Finanzinspektorat dem Gemeinderat gemeldet hat, in der Berichterstattung der BDO wieder.“ Nach meinem Erachten handelt es sich hier um unterschiedliche Vorstellungen in Bezug auf den Inhalt der Mandatsanforderungen seitens der FD und der Revisionsstelle. Einige Mitglieder der FD fühlten sich nicht unbedingt besser informiert, während andere der Auffassung waren, dass der diesjährige Revisionsbericht um einiges besser sei als der letzte. Es wäre jedenfalls zu begrüßen, wenn wir von der externen Revisionsstelle eine Einschätzung zum internen Revisionsbericht erhalten würden. Ein entsprechender Antrag ist in der FD vorgemerkt. Die FD stimmte dem Antrag des Gemeinderats auf Genehmigung des Jahresberichts 2013 sowie auf Kenntnisnahme der laufenden Rechnung 2013, der Nachkredite in Kompetenz des Gemeinderats und des Berichts des Rechnungsprüfungsorgans zu.

### **Fraktionserklärungen**

*Annette Lehmann* (SP) für die SP-Fraktion: Das Jahr 2013 konnte mit einem Überschuss von 17,8 Mio. Franken abgeschlossen werden. Dieser Überschuss in der Stadtrechnung stellt nicht etwa eine einmalige Angelegenheit dar, vielmehr wies die Stadt in den letzten zehn Jahren, mit Ausnahme des Jahres 2012, Rechnungsüberschüsse aus. Und dies nicht zu knapp, denn wir konnten sogar die massiven Defizite aus den 90er-Jahren abtragen, die wir der damaligen bürgerlichen Regierung zu verdanken hatten. Die Überschüsse, das Abtragen des Bilanzfehlbetrages und das Eigenkapital, über das wir jetzt verfügen, wären ohne schwierige Einsparungen nicht realisierbar gewesen. Deshalb möchte ich an dieser Stelle den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Stadt Bern für die Arbeit danken, die sie alljährlich unter grossem finanziellem Druck leisten. Der Haushalt der Stadt Bern befindet sich in einer soliden Verfassung und weist ein Eigenkapital von 2,6 Steueranlagenzehnteln auf. Erfreulicherweise fielen die Steuereinnahmen auch im Jahr 2013 höher als budgetiert aus: Bei den natürlichen Personen betragen die Mehreinnahmen 4,4 Mio. Franken, bei den juristischen Personen waren es 11,2 Mio. Franken.

Wir begrüßen, dass der Gemeinderat eine umsichtige Finanzpolitik verfolgt. Wir warnen jedoch davor, nur noch Sparpolitik zu betreiben. Auch bei der Jahresrechnung 2013 relativiert der Finanzdirektor das positive Resultat durch den Hinweis, dass es aufgrund von ausserordentlichen Einnahmen zustande gekommen sei. Wir stellen dies nicht in Abrede, weisen aber darauf hin, dass sich diese Aussage seit mindestens zehn Jahren wiederholt. Dieses Argument war, anlässlich diverser Debatten zu den Jahresberichten der vergangenen Jahre, auch im Stadtrat wiederholt zu hören. Umsicht ist gut, aber es gilt dabei zu beachten, dass Investitionen nötig sind und auch die Arbeitsbedingungen und die Belastung der Angestellten nicht vergessen werden dürfen. Eine verantwortungsvolle Finanzpolitik schliesst Investitionen zwingend ein. Als Stossrichtung für die Finanzpolitik der Zukunft darf das Sparen nicht zum reinen Selbstzweck erklärt werden. Wenn die Bevölkerung weiter zunimmt und die Siedlungsgebiete weiter wachsen, steigen die Kosten für die Infrastruktur und die öffentlichen Dienstleistungen, gleichzeitig steigen auch die Steuererträge. Prognosen zur wirtschaftlichen Entwicklung und zu den Steuereinnahmen sind immer mit Unsicherheiten behaftet und werden gerne auch kleingerechnet. Es ist daher verfrüht, sich wiederum auf ein Sparpaket im zweistelligen Millionenbereich festzulegen, aber darauf werden wir im Rahmen der Budgetdebatte noch zu sprechen kommen.

Dass die rot-grüne Regierung und das Parlament ihre Verantwortlichkeit wahrnehmen, wurde in den letzten Jahren bewiesen. Dagegen kann die bürgerliche Seite das Mantra von der Linken, die von Finanzpolitik keine Ahnung habe, noch hundert Mal vergeblich wiederholen. Wir mussten uns schon die dunkelsten Schauermärchen über den schlechten Zustand der städti-

schen Finanzen anhören. Wie wir glaubt auch die Berner Bevölkerung nicht daran: Die Abstimmungs- und Wahlergebnisse, die Bevölkerungszahlen, die Einnahmen und die Lebensqualität in dieser Stadt sprechen für sich. Die SP-Fraktion genehmigt den Jahresbericht. Die Berichte der ausgelagerten Betriebe nehmen wir zustimmend zur Kenntnis.

*Peter Ammann* (GLP) für die GLP-Fraktion: Unsere Fraktion nimmt grundsätzlich zustimmend zur Kenntnis, dass die Jahresrechnung 2013 mit einem Überschuss abschliesst. Wir danken dem Gemeinderat und der Verwaltung für die geleistete Arbeit. In Bezug auf das Votum meiner Vorrednerin muss ich jedoch anmerken, dass wir nicht der Meinung sind, dass sich der Haushalt in einer soliden Verfassung befindet. Auch wir denken, dass Sparpolitik nicht zum Selbstzweck werden soll. Für uns gilt jedoch der banale Grundsatz, dass die Stadt Bern nicht mehr Geld ausgeben soll, als sie einnimmt. Das positive Resultat ist nur dank Sonderfaktoren zustande gekommen. Ohne die einmaligen Effekte und ohne das Sparpaket wäre die Rechnung mit einem Verlust von 10 Mio. Franken geschlossen worden – so sieht das betriebliche Resultat der Stadt im letzten Jahr aus. Nur dank der Aufwertung der Liegenschaften in Zusammenhang mit der Einführung des Rechnungsmodells HRM2 hat das Eigenkapital merklich zugenommen. Diese Aufwertung ist rein bilanztechnisch, es sind keine finanziellen Mittel in die Stadtkasse geflossen. Die gebuchten Rückstellungen dürfen nur zweckgebunden für die Liegenschaften verwendet werden. Vor zukünftigen Begehrlichkeiten nach weiteren Konsumausgaben, welche allenfalls mit dem hohen Eigenkapital begründet werden, sei hier gewarnt. Der schlechte Selbstfinanzierungsgrad in der vierjährigen Mittelfristplanung bereitet uns Sorgen. Gemäss Gemeinderat sollen in den nächsten fünf Jahren 500 Mio. Franken investiert werden. Davon kann die Stadt nur 300 Mio. Franken aus eigener Kraft aufbringen. Wir sind einverstanden, dass diese Investitionen vorgenommen werden, es bedarf jedoch einer soliden Finanzierung. Zum Stichwort der soliden Verfassung des Haushalts sei angemerkt, dass wir in den nächsten Jahren ungefähr 340 Mio. Franken zur Ausfinanzierung der Pensionskasse aufwenden müssen, dabei ist der Primatwechsel nicht inbegriffen.

*Bernhard Eicher* (FDP) für die FDP-Fraktion: Ich danke unserem Gemeinderat, dem Gesamtgemeinderat sowie der Verwaltung für ihre umfangreiche Arbeit. Auf das Votum der Sprecherin der SP-Fraktion erwidere ich, dass wir uns nicht anmassen, Ihnen Inkompetenz vorzuwerfen. Aber Sie machen eine schlechte Finanzpolitik, darin liegt der Unterschied. Das PGB 2013 ist kein freisinniges Budget, der IAFP 2015-2018 ist keine freisinnige Mittelfristplanung und die Jahresrechnung 2013 ist keine freisinnige Vorlage. Dabei handelt es sich vielmehr um Vorlagen des rot-grünen Gemeinderats, die vom rot-grünen Parlament verabschiedet worden sind. Wenn der Freisinn oder vielleicht auch die bürgerlichen Parteien die Mehrheit innehätten, würden sie den Fokus auf finanzielle Nachhaltigkeit legen. Wir würden den Substanzerhalt unserer Bauten in den Vordergrund rücken und nicht mehr, nach dem Weihnachtsgeld-Prinzip, an alle, die danach verlangen, Geld verteilen. Ausserdem würden wir keine Sonderfinanzierungstricks anwenden, wie es in den letzten Jahren immer wieder vorgekommen ist – beispielsweise bei ewb. Erst jetzt will man langsam wahrhaben, dass diese Unternehmung fast bis zum Gehtnichtmehr ausgesaugt worden ist, so dass sie sich massiv verschulden musste. Dasselbe gilt für alle anderen ausgelagerten städtischen Betriebe, bei denen Finanztrickereien zum Zuge kamen. Dazu kommt noch ein weiterer Punkt, den wir besser gemacht hätten: Wir hätten versucht, für Bürgerinnen und Bürger, die nicht direkt vom Staat profitieren, Perspektiven aufzuzeigen, indem wir dafür gesorgt hätten, dass eine für die Stadt verkraftbare Steuersenkung umgesetzt worden wäre. Weil es sich nicht um unser Budget und nicht um unsere Jahresrechnung handelt, lehnen wir sie ab.



*Daniel Klauser* (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Wir danken den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Verwaltung für die grosse Arbeit, die sie im Jahr 2013 geleistet haben.

Das positive Jahresergebnis 2013 ist durch Sondereffekte geprägt. Dies sollte den Blick auf die wahre Situation hinter den Sondereffekten, die zwar solide, aber keineswegs berauschend ist, nicht trüben. Man legte eine grosse Budgetdisziplin an den Tag und ging mit dem vorgegebenen Budget verantwortungsvoll um. Zum Disput über rot-grüne oder bürgerliche Finanzpolitik: Finanzpolitik wird nicht mit links oder mit rechts, sondern mit Verstand gemacht. Die solide Finanzpolitik der letzten Jahre wurde von der Mehrheit im Gemeinderat und im Parlament bewerkstelligt. Wie die Diskussion zum IAFP zeigte, sind die Aussichten nicht rosig. Es gilt, in den kommenden Jahren weiterhin eine solide Finanzpolitik zu verfolgen.

*Leena Schmitter* (GB) für die Fraktion GB/JA!: Die Rückschau auf das vergangene Jahr und die Arbeit, die von vielen in diesem Raum, aber auch von anderen, die weniger sichtbar sind, geleistet worden ist, bietet die Möglichkeit, Bilanz zu ziehen und in die Zukunft zu blicken. Wir bedanken uns bei den Mitarbeitenden der Verwaltung, beim Gemeinderat, den Sachkommissionen und der Revisionsstelle sowie bei der FD für die geleistete Arbeit.

Die Stadt Bern schliesst die Jahresrechnung 2013 mit einem Überschuss von rund 17,8 Mio. Franken ab. Dieses Ergebnis ist um einiges besser als budgetiert. Dies ist einerseits auf die Gewinnübertragung durch die Überführung der StaBe und auf die überdurchschnittlichen Erträge aus Steuererteilungen zurückzuführen, andererseits wurden im Zuge des 13. Haushaltsanierungspakets auch Kürzungen in der Höhe von 7,3 Mio. Franken vorgenommen, welche nicht in allen Bereichen angebracht waren. Unsere Fraktion hat beim letztjährigen IAFP verlangt, dass eine Portfolioanalyse erstellt werden soll, damit die sogenannten Haushaltverbesserungspakete – wenn sie denn überhaupt nötig sind – aufgrund von klar gesetzten Prioritäten implementiert werden. Dieser Auftrag wurde nicht erfüllt. Nach dem positiven Rechnungsergebnis wäre es die falsche Reaktion, sich darauf zu versteifen, dass um jeden Preis gespart werden müsse. Für uns steht fest, dass auf den Entscheid zugunsten neuer Sparmassnahmen – insbesondere im Sozialbereich, aber auch in der Bildung und in der Kultur – verzichtet werden muss. Eine verantwortungsvolle, nachhaltige und soziale Finanzpolitik macht man nur mit links. Und wie sich gezeigt hat, beweist die Linke dabei eine Menge Verstand.

Hier einige Schlaglichter auf wichtige Entwicklungen des vergangenen Jahres: Die Diskussion über das Nachtleben zeigt, wie wichtig es ist, dass den Jugendlichen und notabene auch den Erwachsenen nicht-kommerzielle Angebote und genügend Platz im öffentlichen Raum zur Verfügung stehen. Die kulturelle Vielfalt ist das A und O in einer lebendigen Stadt. Wie die Diskussionen zeigen, geht es beim Nachtleben nicht um eine polizeiliche oder sicherheitspolitische, sondern um eine kulturpolitische Dimension. Viel zu diskutieren und auch zu monieren gab in diesem Zusammenhang „Tanz dich frei“: Abgesehen von einer kleinen Gruppe gewaltbereiter Querulanten trugen bei dieser Veranstaltung Tausende von Jugendlichen ihre Anliegen friedlich und tanzend auf die Berner Strassen und in die Öffentlichkeit. Das war ein wichtiges Signal zuhanden der Politik, dass die Bedürfnisse der jungen Menschen in Bern und Umgebung ernst zu nehmen sind. Die geführten jugendpolitischen Debatten zeigen auf, dass es vielfältige Angebote für Kultur und Freizeit, die Stärkung der Jugendarbeit, mehr Freiräume sowie gute Ausbildungschancen und berufliche Perspektiven für die jungen Leute braucht. Über die Annahme der Zone für Wohnexperimente sind wir erfreut. Damit haben die Stimmberechtigten der Stadt Bern zum Ausdruck gebracht, dass alternative Wohn- und Lebensformen in der Stadt Bern nicht nur eine lange Tradition aufweisen, sondern auch juristisch anerkannt werden müssen. Unkonventionelle Wohnformen müssen sichtbar sein und dürfen nicht verdrängt werden. Wer den Entscheid der Stimmberechtigten nicht akzeptiert und in inflationärer Weise Vorstösse dagegen einreicht, nimmt die Ressourcen und auch die Nerven der Verwal-

tung über die Massen in Anspruch, was sich auf ihre und schliesslich auch auf unsere Arbeit ungünstig auswirkt. In Zusammenhang mit der Umsetzung des Systems mit den Betreuungsgutscheinen bleiben einige Fragen offen: Wenn die Tarife nach ASIV nicht freigegeben werden, müssen die städtischen Kitas ihre Kosten senken, infolgedessen droht eine Privatisierung des Personals. Die Frage der Pensionskasse ist damit nicht gelöst. Um die Angestellten in eine andere Pensionskasse zu überführen, müsste die Stadt Millionenbeträge aufbringen. Laut einer Studie zur Sozialhilfe ist es für nicht-qualifizierte Personen im Kanton Bern sehr schwierig, eine Stelle zu finden. Für diese Gruppe ist die Lage auf dem Arbeitsmarkt besonders schlecht. Die Erwerbslosenquote beträgt 10 Prozent, dies ist auch im internationalen Vergleich ein ausserordentlich hoher Wert. Kürzungen bei den Stellen im Bereich der Arbeitsintegration können wir nicht verantworten! Es braucht Projekte zur Förderung der Berufsausbildungen, auch für Erwachsene. Zudem sind Verbesserungen bei der Schulraumplanung nötig, um die markanten Probleme in diesem Bereich zu lösen, beispielsweise im Schulkreis Mattenhof-Weissenbühl. Dazu braucht es nicht nur langfristige Perspektiven, sondern auch eine kurzfristige Planung und prompte Lösungen. Investitionen sind wichtig, damit die Stadt Bern lebenswert bleibt – sie zahlen sich langfristig aus. Der Wohnungsbau ermöglicht eine Erhöhung der Steuereinnahmen bei den natürlichen Personen. Dies bedingt, dass eine noch aktivere Wohnbaupolitik betrieben werden muss. Im Sinne einer Verbesserung der Wohnattraktivität der Stadt Bern müssen familienergänzende Kinderbetreuungsangebote, gute schulische und berufliche Bildungsangebote, ein attraktives kulturelles Angebot und eine gute Erschliessung mit dem öV sowie dem Fuss- und Veloverkehr gewährleistet sein.

Rückschau zu halten, bedeutet auch, Ausblicke zu wagen: Für Institutionen, die von den für das Jahr 2014 beschlossenen Sparmassnahmen betroffen sind, weist der Überschuss vor allem bittere Seiten auf. Deshalb fordern wir den Gemeinderat auf, im Rahmen der Erarbeitung des Budgets 2015 die für das Jahr 2014 beschlossenen Kürzungen nicht fortzuführen. In Anbetracht des guten Rechnungsabschlusses 2013 verlangen wir, dass im Rahmen des 14. Haushaltverbesserungsmassnahmenpakets auf Sparmassnahmen, insbesondere in den Bereichen Soziales und Bildung, verzichtet wird. Stattdessen braucht es in Bern nachhaltige Investitionen und ein an die Bedürfnisse der Bevölkerung angepasstes Leistungsangebot.

Die Fraktion GB/JA! stimmt dem Jahresbericht zu. Die Berichte zu den ausgelagerten Betrieben nehmen wir zustimmend zur Kenntnis.

*Alexander Feuz* (SVP) für die SVP-Fraktion: Unsere Fraktion wird den Jahresbericht 2013 mehrheitlich ablehnend zur Kenntnis nehmen, einige werden sich der Stimme enthalten. Anlässlich der Behandlung des Jahresberichts in der FD und in der PVS habe ich unsere Bedenken zum Ausdruck gebracht und auf die Zustimmung verzichtet. Der vorliegende Jahresbericht trägt in keiner Weise unsere Handschrift. Es gab keine Steuersenkungen, diesbezüglich schliesse ich mich dem Votum des Fraktionssprechers der FDP an. Für uns ist entscheidend, dass nur dank glücklicher Umstände, in Form der Gewinnübertragung der StaBe von 19,7 Mio. Franken sowie durch überdurchschnittliche Erträge aus Steuerteilungen und durch Einsparungen von 7,3 Mio. Franken vermieden werden konnte, dass ein Defizit von 10,69 Mio. Franken produziert wurde. Die StaBe schlossen mit einem Gewinn von 18,5 Mio. Franken ab. Die Ausschüttung an die Stadt betrug insgesamt 38,2 Mio. Franken, inklusive Gewinnvortrag. Diese Zahlen mögen auf dem Papier gut aussehen, aber wenn man die Bestandesrechnung berücksichtigt, muss man feststellen, dass dadurch das Fremdkapital um 120 Mio. Franken zugenommen hat und nunmehr die Marke von drei Milliarden Franken übersteigt. Man muss auch sehen, dass Steuerteilungen nicht beeinflussbar sind: Vielleicht ist im letzten Jahr ein reiches Steuersubjekt aus dem Kanton Zug nach Bern gezogen. Solche Vorgänge können einmal günstig laufen, ein andermal laufen sie zu Ungunsten unserer Stadt. Je nachdem kann die Sache auch schiefgehen, wir hatten diesmal einfach Glück. Wir können

den Jahresbericht nicht absegnen, weil er auf gefährlichen Entwicklungen beruht. In Bezug auf das Votum des Sprechers der PVS sei hier das folgende wichtige Detail zu Protokoll gegeben: Für die frei werdende Stelle des Verkehrsplaners Hugo Staub gab es keine Ausschreibung. Uns wurde gesagt, dass sein Weggang intern aufgefangen werden konnte. Die interne Vergabe steht in Widerspruch zur üblichen Aussage, dass in der Stadt Bern ein Manko an hochqualifiziertem Personal bestehe und wir daher auf externe Spezialistinnen und Spezialisten angewiesen seien. Durch die interne Vergabe wurde diese Problematik noch verschärft. Wer nicht auf finanzakrobatische Tricks abstellen will, erkennt, dass der Jahresbericht 2013 ein alarmierendes Ergebnis zeigt, dem wir in keiner Weise zustimmen können.

### **Einzelvotum**

*Rolf Zbinden (PdA):* Ich beschränke mich auf folgenden Aspekt von symptomatischer Bedeutung: Während man der einen Seite die notwendigen Mittel entzieht, ist man auf der anderen Seite zu blöd, die gesprochenen Gelder auszugeben. Einmal mehr musste die Kultur Federn lassen, nämlich bei den Beiträgen zur freien Förderung. Wenn wir nicht bald Gegensteuer geben, wird es noch schlimmer. Während die mehrjährigen Leistungsverträge auf Kontinuität abgestellt sind, stehen die Beiträge für die freie Förderung alljährlich zur Disposition. Diese Form von ungleich langen Spiessen wird der Berner Kulturszene auf Dauer grossen Schaden zufügen. Sie fördert egoistische Lösungen und bewirkt eine Spaltung. Indem man die einen gegen die anderen ausspielt, verhindert man die Solidarität zwischen den Kulturschaffenden. Die PdA wird sich dafür einsetzen, dass dieser Kulturpolitik der ungleichen Verteilung ein Riegel geschoben wird. Gut dotiert und mit Wachstumspotenzial ausgestattet ist hingegen PINTO. Offenbar weiss man bei PINTO nicht, wie man die gesprochenen Gelder einsetzen soll, denn wie der Jahresrechnung zu entnehmen ist, kam es zu „personellen Engpässen“. Das ist schön zu hören. Wir werden den Ball aufnehmen und im Herbst, anlässlich der Behandlung des Produktegruppenbudgets 2015, den finalen Engpass spielen. Wir rechnen fest damit, dass dieser Ball endlich ins Tor trifft.

**Die Sitzung wird um 16.30 Uhr unterbrochen.**

Namens des Stadtrats

Die Präsidentin: *Tania Espinoza Haller*

Die Protokollführerin: *Barbara Waelti*

**Präsenzliste der Sitzung 17.00 bis 19.00 Uhr**

*Vorsitzend*

Präsidentin Tania Espinoza Haller

*Anwesend*

Katharina Altas	Isabelle Heer	Patrizia Mordini
Christa Ammann	Erich Hess	Seraina Patzen
Peter Ammann	Kurt Hirsbrunner	Stéphanie Penher
Cristina Anliker-Mansour	Mario Imhof	Judith Renner-Bach
Mess Barry	Daniel Imthurn	Kurt Rüeegsegger
Sabine Baumgartner	Ueli Jaisli	Sandra Ryser
Henri-Charles Beuchat	Roland Jakob	Leena Schmitter
Manfred Blaser	Bettina Jans-Troxler	Martin Schneider
Regula Bühlmann	Stefan Jordi	Hasim Sönmez
Yasemin Cevik	Dannie Jost	Lena Sorg
Rithy Chheng	Nadja Kehrli-Feldmann	David Stampfli
Nathalie D'Addezio	Daniel Klauser	Michael Steiner
Dolores Dana	Fuat Köçer	Matthias Stürmer
Michael Daphinoff	Michael Köpfl	Bettina Stüssi
Bernhard Eicher	Martin Krebs	Michael Sutter
Alexander Feuz	Marieke Kruit	Luzius Theiler
Claudio Fischer	Hans Kupferschmid	Lilian Tobler
Benno Frauchiger	Lea Kusano	Regula Tschanz
Rudolf Friedli	Annette Lehmann	Gisela Vollmer
Jacqueline Gafner Wasem	Daniela Lutz-Beck	Nicola von Greyerz
Thomas Göttin	Martin Mäder	Manuel C. Widmer
Hans Ulrich Gränicher	Peter Marbet	Rolf Zbinden
Claude Grosjean	Melanie Mettler	Christoph Zimmerli
Lukas Gutzwiller	Christine Michel	

*Entschuldigt*

Rania Bahnan Buechi	Philip Kohli	Pascal Rub
Simon Glauser	Lukas Meier	Janine Wicki
Franziska Grossenbacher	Halua Pinto de Magalhães	

*Vertretung Gemeinderat*

Alexander Tschäppät PRD	Alexandre Schmidt FPI	Ursula Wyss TVS
Reto Nause SUE	Franziska Teuscher BSS	

*Ratssekretariat*

Daniel Weber, Ratssekretär  
Priska Vogt, Protokoll

Nik Schnyder, Ratsweibel  
Susy Wachter, Sekretariat

*Stadtkanzlei*

Jürg Wichtermann, Stadtschreiber

2013.FPI.000061

#### 4 Fortsetzung: Jahresbericht 2013

Direktor FPI *Alexandre Schmidt*: Im Stadtrat gibt es das wirklich gute Ritual, dass einmal pro Jahr im Rahmen des Jahresberichts Rückschau gehalten wird. Jede Seite des Jahresberichts belegt die enormen Leistungen zugunsten unserer Stadt, die hinter den vielen Zahlen stecken. Im Fokus steht für einmal das Tagesgeschäft; im Fokus stehen nicht einzelne Beträge oder einzelne Leistungen, sondern die Gesamtheit der 1,1 Mrd. Franken, die unsere Bevölkerung uns jedes Jahr zur Verfügung stellt, um Bern in sämtlichen Politbereichen voranzubringen. Ich danke im Namen des Gemeinderats für die Voten der verschiedenen Kommissions- und Fraktionssprecher sowie Einzelvotanten. Ich bedanke mich für die intensive Auseinandersetzung mit den zahlreichen Aufgaben. Wir stellen fest, dass eine sehr positive Aufnahme und Würdigung der ganzen Tätigkeiten des letzten Jahres erfolgt ist. Ein- oder zweimal haben Sie den Gemeinderat ganz leicht an den Ohren gezogen, aber sonst spürten wir sehr viel Wohlwollen und sehr viel Anerkennung für die Tätigkeit der Verwaltung und des Gemeinderats. Es ist nicht selbstverständlich, derartige Debatten mit so sanftem Wellenschlag führen zu können. Sie haben uns viele Hinweise gegeben zu dem, was Ihnen gefallen hat, und zu dem, was weniger gut ankam. Deshalb ist jeweils nicht nur der Finanzdirektor anwesend, sondern weitere Gemeinderatsmitglieder. Ihre Bilanz ist unser Ansporn für das nächste Jahr. Der Gemeinderat nutzt auch die Gelegenheit, um all seinen Angestellten für die grossartigen Leistungen im vergangenen Jahr zu danken. Ohne diese Menschen wären wir nicht dort, wo wir nun stehen.

Wie gut sind wir unterwegs? 2012, im vorletzten Jahr, hatten wir zum ersten Mal seit Langem ein Defizit und stellten auch im Finanzplan tiefdunkle Aussichten fest. Wir mussten Gegensteuer geben, und das ist uns recht gut gelungen. Die Rechnung 2013 ist erfreulich: Der Gesamtaufwand fiel um 8,7 Mio. Franken tiefer aus als veranschlagt. Dies insbesondere wegen nicht ausgeschöpfter Kredite, gerade beim Personal. Zudem konnten die über die Jahre schwindenden Gewinnablieferungen von ewb aufgefangen werden. Das ist verdaut. Summa summarum darf festgehalten werden, dass die Stadt Bern ihre Ausgaben im Griff hat. Auch auf der Einnahmenseite steht sie gut da: Die Prognosegenauigkeit bei den Steuererträgen der natürlichen Personen ist bekanntlich rekordverdächtig. Bei den juristischen Personen ist die Prognose wegen der frühen Budgetierungszeitpunkte, der wirtschaftlichen Entwicklungen, aber auch weil wir dem Einfluss nicht vorhersehbarer definitiver Veranlagungen ausgesetzt sind, schwieriger. Auch das aufgegleiste Sparprogramm trägt Früchte. Das Budget 2015, über das Sie im kommenden Quartal befinden werden, konnte der Gemeinderat knapp schwarz abschliessen. Eine gute Finanzpolitik ist Teamarbeit, und der Gemeinderat leistet zusammen mit Ihnen gute Teamarbeit. Das alles ist nicht nur unsere eigene Einschätzung: In den Unterlagen sind überprüfbare Kennzahlen vorhanden, welche uns die kantonale Aufsicht vorgibt. Damit kann der Gesundheitszustand eines öffentlichen Haushalts gut beurteilt werden. Ich verweise auf die Seiten 25 bis 29 in Band I: Dort ist zu sehen, dass sich in den letzten acht Jahren sämtliche Kennzahlen spürbar verbessert haben. Das ist die objektive Einschätzung. Wir stehen heute besser da als auch schon. So weit, so gut. „Wenn man will, dass sich nichts ändert, muss sich alles ändern“: Das sagt Tomasi di Lampedusa in seinem Roman „Der Leopard“. Das muss auch unsere Losung sein. Wir wollen diese guten Kennzahlen beibehalten, wir wollen die Stadtberner Finanzen im Griff behalten und wollen nicht von schlechten Zahlen getrieben sein. Schauen Sie nur, was diese Woche in der nach Bern nächstgrössten Stadt, in Winterthur, geschieht: Die Finanzmisere führt dort zu einer Steuererhöhung von 3 Prozent, zu einer generellen Lohnkürzung von 2 Prozent, sogar zur Streichung von Zuschüssen für Rent-

ner und Behinderte und zu vielem mehr. Solches müssen wir verhindern, indem wir nie mit Reformen zuwarten und indem wir Jahr für Jahr unsere Hausaufgaben erledigen. Wir dürfen nicht, wie von Einzelnen angetönt, anfangen, die Hausaufgabenerledigung auszusetzen, nur weil wir einmal ein gutes Resultat hatten. Vielmehr muss sich, wie gesagt, alles ändern, damit sich nichts ändert. Das ist nur mit ständigen Reformen möglich. Ich sage Ihnen das nicht einfach, weil es in meinem Arbeitsvertrag als Finanzdirektor steht. Der Blick zum Finanzhimmel ist nicht nur meine Pflicht, sondern die Pflicht jedes Behördenmitglieds, die Pflicht von uns allen. Da haben wir Wolken, die zwar nicht völlig düster sind, dafür aber permanent, und wir haben Kenntnis von bedrohlichen Finanzwolken, die auf uns zukommen. Der Blick zum Finanzhimmel zeigt uns, dass wir uns nicht zurücklehnen dürfen, denn es finden ganz konkrete Entwicklungen statt, die uns nicht ruhen lassen dürfen. Schon allein das Öffnen des Buchdeckels der Rechnung 2013 offenbart uns vieles. Die ausserordentlichen einmaligen Geschäftsfälle, die unsere Jahresrechnung stark beeinflussen, wurden erwähnt. Ohne drei positive Geschäftsfälle im Umfang von 34 Mio. Franken hätten wir ein Defizit von 10 Mio. Franken gehabt. Selbstverständlich wird es auch im nächsten Jahr wieder ausserordentliche einmalige Ereignisse geben, hoffentlich wieder mehr positive als negative. Aber auf diese können wir nicht Jahr für Jahr zählen. Solches dürfen wir nicht aus den Augen verlieren. Nachweisbar ist auch, dass der Haushalt der Stadt Bern ein strukturelles Defizit aufweist. Nicht alle bestellten und erbrachten Leistungen sind nachhaltig finanziert. Das strukturelle Defizit beträgt ungefähr 20 Mio. Franken, was etwa den Ausgaben einer Woche entspricht. Unsere Einnahmen decken also bloss 51 Betriebswochen der Stadt; für die 52. Woche besteht keine gesicherte Finanzierung. Zwei der Kennzahlen, die ich vorhin erwähnt habe, werden rapide sinken: der Selbstfinanzierungsgrad der Investitionen sowie der Bruttoverschuldungsanteil, dies aufgrund der vielen Investitionen. In der letzten Debatte zum IAFP hat der Rat bestätigt, dass es so weitergehen soll. Das wird aber, gepaart mit einem steigenden Zinsumfeld, höhere Zinsbelastungen nach sich ziehen. Auch dort müssen wir auf das achten, was auf uns zukommt. Wir können es meistern, allerdings nur, wenn wir wachsam sind und reagieren, sobald wir sehen, dass wir reagieren müssen. Der Rat bestellt – als Faustregel – jedes Jahr neue Aufgaben im Umfang von 10 Mio. Franken. Das ist gut und führt zu einer inneren Erneuerung der Stadtverwaltung. Allerdings ist es nur gut, wenn man sich im selben Umfang auch von alten Zöpfen trennen kann.

Eine weitere Wolke ist die städtische Pensionskasse. Neu unterbreiten wir dem Rat 6,8 Mio. Franken jährliche Ausgaben für die Ausfinanzierung. Auch das ist noch nicht finanziert und führt zu Reformbedarf, der effektiv vorhanden ist. Das alles sind nackte Fakten und nicht etwa Schwarzmalerei. Das sind die Herausforderungen, und wenn wir sie anpacken, werden wir auch in einem Jahr wieder eine ruhige Debatte zur Jahresrechnung führen. Versäumen wir es, Massnahmen zu ergreifen, wird die Debatte blitzartig eine ganz andere Qualität aufweisen, indem man sich gegenseitig die Schuld an den Defiziten vorwirft. Wir haben es in der Hand zu steuern. Wenn wir es unterlassen, werden wir von den fehlenden Finanzen gesteuert – so, wie es diese Woche Winterthur bekannt geben musste. Ich empfehle Ihnen eindringlich, sich einmal vor Auge zu führen, welche dramatischen Massnahmen dort getroffen werden. Ich hoffe, dass wir in Bern niemals so weit werden gehen müssen, um Finanzpolitik zu betreiben. Es gilt also, Defizite und Bilanzfehlbeträge zu vermeiden. Wir können die finanzpolitischen Herausforderungen, die vor uns liegen, selbst lösen, wenn wir sie rechtzeitig anpacken. Der Gemeinderat dankt Ihnen für Ihre Mithilfe.

### **Beschluss**

Der Stadtrat stimmt dem vorliegenden Jahresbericht mit allen Bestandteilen zu (46 Ja, 12 Nein, 3 Enthaltungen). *Abst.Nr. 002*

2013.SR.000100

## **5 Bericht über die Verwaltungskontrollarbeit der Aufsichtskommission (AK) im Jahr 2013**

Sprecherin AK *Nicola von Greyerz* (SP): Ich freue ich, Ihnen den Bericht der Aufsichtskommission für das Jahr 2013 zu präsentieren. 2013 war ein reguläres Jahr. Die AK führte zwölf Sitzungen durch; Zusatzsitzungen waren nicht notwendig. Sie führte auch keine Untersuchungen durch, obwohl manche Leute hier im Rat dies gern gesehen hätten. Die AK sah jedoch keinen Grund dafür. Ich möchte an dieser Stelle die Gelegenheit wahrnehmen, um Ladina Kirchen für ihre Arbeit als Kommissionssekretärin und Markus Schütz für die Protokollführung ganz herzlich zu danken. Ebenso danken wir der Verwaltung und dem Gemeinderat für die gute Zusammenarbeit im letzten Jahr.

Ich gehe nicht auf alle Themen ein, aber zu einigen möchte ich mich ganz kurz äussern. Zunächst zur Evaluation Neue Stadtverwaltung Bern (NSB): Dort folgte die AK dem Antrag des Gemeinderats und empfahl dem Stadtrat Abschreibung der beiden alten Vorstösse. Gleichzeitig reichte sie jedoch eine Kommissionsmotion ein, welche die Anliegen, die wir als Kommission nach wie vor unterstützen, neu formuliert und das weitere Vorgehen in Sachen Neue Stadtverwaltung Bern skizziert. Dort geht es vor allem darum, die Steuerungsvorgaben und die Kennzahlen sowie die „Light“-Dienststellen zu überprüfen.

Das ganze Jahr hindurch diskutierte die AK auch immer wieder über die Teilrevision des Ratsreglements. Die AG Pendenzenberg und vor allem deren Leiter Manuel Widmer, denen ich an dieser Stelle ebenfalls herzlich für ihre Arbeit danke, haben verschiedene Zusatzsitzungen durchgeführt und haben die Anträge, die im Laufe des Jahres eingingen, besprochen und der AK vorgelegt. Die wichtigsten Punkte sind die Neuregelung der Kleinen Anfragen, die nur noch schriftlich beantwortet werden, sowie die Angleichung der Fristen der dringlichen Interpellationen an diejenigen der dringlichen Motionen und Postulate. Wir konnten im letzten Jahr zudem feststellen, dass wir keinen Pendenzenberg mehr vor uns hatten, sondern nur noch einen Pendenzenhügel. Die AG wird dennoch unter der Bezeichnung „AG Pendenzenberg“ weiterarbeiten.

Die AK begleitete im letzten Jahr auch wieder eine Ersatzwahl in den Verwaltungsrat eines ausgelagerten Betriebs. Im Oktober 2013 wurde Barbara Rigassi als Ersatz für Franziska Teuscher in den ewb-Verwaltungsrat gewählt. Im Anschluss an diese Wahl diskutierte die AK noch einmal eingehend über das Wahlverfahren. Es hatte gewisse Unstimmigkeiten gegeben, sodass der Prozess des Wahlverfahrens diskutiert und angepasst wurde. Die endgültige Genehmigung obliegt dem aktuellen Kommissionspräsidenten, Erich Hess.

Selbstverständlich war auch „Tanz dich frei“ in der AK ein Thema. Dort entschied sie sich nach eingehender Diskussion, keine Untersuchung einzuleiten. Sie verfügte aufgrund der Berichterstattung des Gemeinderats und der zuständigen Direktionen über genügend Informationen, um eine Einschätzung jener Vorkommnisse vorzunehmen. Dasselbe geschah beim Neubau der Volksschule Brünnen. Die AK setzte sich eingehend mit den Unregelmässigkeiten in der Planung der Volksschule Brünnen auseinander. Sie traf sich auch mit Mitgliedern der FSU, welche das Thema an die AK herangetragen hatte. Wir konnten feststellen, dass durch das rasche und kompetente Eingreifen von CEO Matthias Haag, der damals ganz neu im Amt war, die Missstände, die durchaus vorhanden waren, behoben werden konnten. Das Projekt wurde sehr schnell wieder auf Kurs gebracht. Die AK ist überzeugt, dass von dem Moment an, als Matthias Haag ans Ruder kam, Transparenz in das Verfahren gebracht wurde und alles wieder sauber ablief. Der Gemeinderat hat aber in der Tat seine Führungsfunktion einmal mehr nicht wahrgenommen; ebenso wenig hat der Verwaltungsrat seine Überwachungsfunkti-

onen ausgeübt. Die AK zieht es jedoch vor, prospektiv zu arbeiten, und erkennt keinen Sinn darin, ein Verfahren zu Sachverhalten einzuleiten, die sich ereigneten, als noch ein CEO zuständig war, der seit mehreren Jahren nicht mehr im Amt ist. Dazu kommt, dass sich der Verdacht auf strafrechtlich relevantes Vorgehen nicht erhärtet hat. Auch das war für die AK ein Grund, in der Causa Brünnen keine eigene Untersuchung einzuleiten.

Wie immer hat die AK auch 2013 Delegationsbesuche unternommen. Speziell hat sie sich dabei mit den Themen Beschaffungswesen, Risikomanagement, Informatik der Stadt Bern, Vergabe von externen Mandaten sowie mit der Auswahl und Delegation von städtischen Angestellten auseinandergesetzt. Diese Themen diskutierte die AK mit den Direktionen der jeweiligen Abteilungen. Wir konnten feststellen, dass der Fachstelle für das Beschaffungswesen durchs Band weg ein äusserst gutes Zeugnis ausgestellt wird. Alle Direktionen fühlen sich von ihr sehr gut betreut. In diesem Zusammenhang darf man der Fachstelle auch einmal für die Arbeit, die sie leistet, danken. Im Bereich Risikomanagement gibt es sehr unterschiedliche Wahrnehmungen und Ausgestaltungen, weil die Direktionen sehr unterschiedlich ausgerichtet sind. Eine Direktion, der viele Blaulichtorganisationen angegliedert sind, hat ein anderes Verständnis von Risikomanagement als beispielweise eine PRD. Aber auch dort ist grundsätzlich alles im grünen Bereich. Dasselbe gilt für die Informatik, für das immer wieder aufflammende Thema der Vergabe von externen Mandaten und auch für die Delegation von städtischen Angestellten in ausgelagerte Betriebe. Die AK stellte keine Unregelmässigkeiten fest.

Der Effizienz halber gebe ich auch die Fraktionserklärung der SP ab: Die Fraktion SP nimmt den Bericht der AK wohlwollend und zustimmend zur Kenntnis.

### **Fraktionserklärungen**

*Peter Ammann* (GLP) für die Fraktion GLP: Ich möchte kurz zur Volksschule Brünnen Stellung nehmen. Letztes Jahr habe ich das Thema aus der Sicht der Sachkommission FSU erlebt. Selbstverständlich äussere ich mich hier nicht im Namen der Kommission, sondern als Vertreter der GLP. Ich kann die Zurückhaltung der AK bezüglich einer Untersuchung teilweise nachvollziehen. Es ist wirklich ein Bereich, in dem ein Milizparlament an seine Grenzen stösst. Eine solche Untersuchung ist sehr anspruchsvoll und zeitaufwendig. Die AK wollte den Blick lieber nach vorn richten. Ich möchte kurz anführen, was man hätte untersuchen können. Artikel 716a OR, der die unübertragbaren und unentziehbaren Aufgaben eines Verwaltungsrats abschliessend regelt, gibt einen Anhaltspunkt. Man hätte allenfalls prüfen können, ob der VR diese Aufgaben wahrgenommen hat oder nicht. Dazu gehören zum Beispiel die Festlegung der Organisation, die Ausgestaltung des Rechnungswesens sowie die Ernennung und Abberufung der mit der Geschäftsleitung betrauten Personen. Es geht nicht darum, dass der VR dem Projektleiter Tools zur Verfügung stellt. Letztlich ist aber der VR, in dem auch eine Gemeinderätin Einsitz hatte, dafür verantwortlich, dass jener Bereich funktioniert. Zweitens gibt es Artikel 20 des StaBe-Reglements, wonach der Gesamtgemeinderat eine Aufsichtsfunktion über die StaBe hat. Zudem ist dort auch die periodische Überprüfung der Aufgaben festgehalten. Die AK hat, wie gesagt, nach vorn geschaut. Das finden wir selbstverständlich richtig. Dazu möchte ich abschliessend noch zwei Bemerkungen anbringen. Die erste betrifft den heutigen Bereich Hochbau Stadt Bern: Der grösste Teil der Arbeiten der ehemaligen StaBe geht da weiter. Chef ist der neue Stadtbaumeister, Thomas Pfluger. Ich gehe davon aus, dass auch der Chef der PRD, unser Stadtpräsident, ein spezielles Augenmerk auf diesen Bereich richtet. Das meine ich nicht im Sinne eines Misstrauens dem Stadtbaumeister gegenüber. Ich habe mit ihm auch schon persönlich gesprochen und halte ihn für einen sehr kompetenten Fachmann. Es geht vielmehr darum, dass er die politische Rückendeckung hat, um den Bereich wieder auf Vordermann zu bringen. Aus meiner Sicht gibt es dort nach wie vor einen gewissen Optimierungsbedarf, der nun konsequent umgesetzt werden muss. Die zweite Be-



merkung ist eigentlich eine Bitte an alle unsere Gemeinderatsmitglieder: Nehmen Sie die Mandate, die Sie in ausgelagerten Institutionen haben, auch wirklich ernst und betrachten Sie sie nicht einfach als einen Job, der nun mal institutionell mit dem jeweiligen Direktionspräsidium zusammenhängt. Vorhin habe ich Artikel 716a OR erwähnt: Dort kann man nachlesen, was unter „ernst meinen“ verstanden wird. Es wäre gut, wenn Sie wüssten, was das bedeutet, inwiefern Sie eingreifen können bzw. müssen und wo man der Sache ihren Lauf lassen kann.

*Jacqueline Gafner Wasem* (FDP) für die Fraktion FDP: Ich werde mich kürzer fassen als mein Vorredner. Die Fraktion FDP will es nicht unterlassen, der AK für die grosse Arbeit, die sie im letzten Jahr geleistet hat, zu danken. Wir haben den Eindruck, sie habe ein gutes Händchen beim Entscheid, ob bei einer bestimmten Thematik oder bei einem Problem eine eigene Untersuchung durchgeführt werden soll oder ob man sich auf das bereits Vorhandene stützen, in die Zukunft schauen und ergriffene Massnahmen kontrollieren soll. Vielen Dank für die grosse Arbeit; wir werden den Bericht positiv zur Kenntnis nehmen.

### **Einzelvoten**

*Luzius Theiler* (GPB-DA): Zuerst zu einem Nebengebiet der AK, nämlich zur Behandlung der Anträge zur Revision des Geschäftsreglements. Ich will die grosse Arbeit von Manuel Widmer nicht herabsetzen, aber mit der Art und Weise, wie die AK mit diesem Thema umgeht, bin ich nicht zufrieden. Eine AK müsste in erster Linie die Interessen des Parlaments wahrnehmen. Und was erleben wir? Mit jeder Revision unserer Geschäftsordnung werden die Rechte der Stadträtinnen und Stadträte etwas geschmälert. Die letzte Schmälierung bestand darin, dass Interpellationen nun weniger rasch beantwortet werden. Das Resultat ist eine immer grössere Flut von Kleinen Anfragen. Daran bin ich auch beteiligt, denn es ist die einzige Möglichkeit, um überhaupt noch innert nützlicher Frist eine Antwort auf ein aktuelles Problem zu erhalten. Das Ganze läuft unter dem Stichwort „Effizienzsteigerung“. Ebenso werden dringliche Fragen nicht für dringlich erklärt. Auch das fördert die Kleinen Anfragen. In den letzten Jahren wurden die Rechte des Stadtrats und der einzelnen Ratsmitglieder gravierend vermindert. Dagegen sollte sich die AK wehren und sollte Gegensteuer geben, anstatt mit ihren Empfehlungen an den Stadtrat dabei mitzuwirken.

Der zweite Punkt ist die Volksschule Brünnen. Es ist begrüssenswert, dass sie von der AK thematisiert wird. Die Art und Weise befriedigt mich allerdings nicht. Nach meinem Empfinden wird zu stark um den Brei herumgeredet. Man kann zwar zwischen den Zeilen und auch konkret herauslesen, dass es gravierende Mängel gab, dass sogar aufsichtsrechtliche Massnahmen in Erwägung gezogen wurden und dass der Gemeinderat seiner Kontrollaufgabe „nur mässig nachgekommen ist“, wie es so schön heisst. Das kann man wohl dahingehend übersetzen, dass er dieser Aufgabe überhaupt nicht nachgekommen ist. Wenn eine Aufsichtskommission trotzdem zum Schluss kommt, sie wolle das Thema nicht weiterverfolgen, und dies damit begründet, sie komme damit an ihre Kapazitätsgrenzen, ist das gar nicht befriedigend. Wenn die AK an die Grenzen ihrer Kapazität kommt und deshalb wichtige Pflichten und Aufgaben nicht mehr erfüllen kann, muss man dafür sorgen, dass sie mehr Ressourcen erhält. Das lohnt sich auf Dauer allemal. Eine gute Kommission spart bald einmal Millionen – viel mehr, als es kostet, sie mit den Ressourcen auszustatten, die sie braucht, um ihre Aufgabe zu erfüllen. Zu diesem Thema noch Folgendes: Es ist natürlich nicht so, dass nur die AK die Pflicht hat, die Aufsicht über die Stadtverwaltung auszuüben. Diese Pflicht hat gemäss Artikel 56 der Gemeindeordnung vielmehr der ganze Stadtrat. Das bedeutet mit anderen Worten, dass der Stadtrat über die nötigen Informationen verfügen muss, um die Oberaufsicht über die Verwaltung wahrnehmen zu können. Ich erinnere an die Debatte im Stadtrat über das Brünnen-Schulhaus: Ich verlangte das Kommissionsdossier zu Einsicht und erhielt offensicht-

lich eine Schülerbibel, welche die wichtigsten Dokumente nicht enthielt. Damit konnte der Stadtrat seine Aufgabe gar nicht erfüllen. Wenn die Kommission schreibt, man habe den eigentlichen Projektkredit gesondert von diesen Vorgängen zu beurteilen, ist das nicht in Ordnung. Vielmehr hätte der Stadtrat damals die Bremse ziehen und klar festhalten müssen, dass er den Kredit nicht bewillige, solange er nicht informiert und aufgeklärt ist. *(An dieser Stelle wird das Mikrofon ausgeschaltet.)*

*Nicola von Greyerz (SP):* Bei meinem Votum als Kommissionspräsidentin habe ich mich vorhin wohl nicht ganz deutlich ausgedrückt. Die AK hat sowohl „Tanz dich frei“ als auch das Schulhaus Brünnen untersucht; sie hat jedoch keine offiziellen Untersuchungen eingeleitet. Auch wenn die StaBe in die Stadtverwaltung reintegriert ist, ist die AK weiterhin damit befasst, die Vorgänge rund um das Schulhaus Brünnen zu begleiten und zu untersuchen, ob alles sauber läuft. Das ist grundsätzlich in ihrer regulären Aufsichtstätigkeit enthalten; sie braucht sich dafür keine speziell angeordneten zusätzlichen Untersuchungen aufzuerlegen. Dies noch als wichtigen Hinweis für gewisse Ratsmitglieder.

### **Beschluss**

Der Stadtrat nimmt zustimmend Kenntnis vom Bericht über die Verwaltungskontrollarbeit der Aufsichtskommission (AK) im Jahr 2013 (55 Ja, 1 Nein, 7 Enthaltungen). *Abst.Nr. 003*

2004.SR.000166

## **6 Tätigkeitsbericht 2013 der Ombudsstelle und des Datenschutzbeauftragten an den Stadtrat**

Sprecherin AK *Nicola von Greyerz (SP):* Die AK hat den jeweils sehr informativen Bericht des Ombudsmanns Mario Flückiger zur Kenntnis genommen und mit ihm diskutiert. Der Bericht ist wie immer in zwei Teile unterteilt, in einen statistischen und in einen informativen Teil. Der statistische Teil zeigt auf, dass die Fallzahlen stabil sind. Die Schwankungen halten sich im Rahmen und bieten keinerlei Veranlassung zu Beunruhigung. 78 Prozent der Aktivitäten entfielen auf die Ombudstätigkeit, 22 Prozent auf den Datenschutz. Auch dort wird die Zielvorgabe eingehalten. Folgende Bemerkung möchte ich zum Datenschutz beim KiSS anbringen: Dort ging es vor allem darum, dass der Datenschutzbeauftragte die freien Zugriffsrechte beanstandete, welche das Sozialamt und das Amt für Erwachsenen- und Kinderschutz haben. Ich hätte das ebenso gut beim Bericht der Aufsichtskommission erwähnen können, hielt es aber für wenig sinnvoll, zweimal darüber zu sprechen. Der Ombudsmann holte 2013 ein Rechtsgutachten ein, welches diese Zugriffsrechte untersuchte. Er gab zudem Anweisung, einerseits eine Zugriffsmatrix zu erstellen und andererseits auf ein gegenseitiges Abrufverfahren zwischen dem Amt für Erwachsenen- und Kinderschutz und dem Sozialamt zu verzichten. Diesen Anweisungen wurde Folge geleistet. Trotzdem gab es noch einige Kontroversen zwischen dem Sozialamt und dem Datenschutzbeauftragten. Deshalb wurde in der Folge auch die AK beigezogen. Man einigte sich darauf, gemeinsam mit der Stadtkanzlei eine gesetzliche Grundlage zu erarbeiten, welche diese Zugriffsrechte regeln soll. Zudem sicherte das Sozialamt zu, zusammen mit den Städten Zürich und Basel eine neue Software zu entwickeln. Auch dort wird das Zugriffsrecht ein Thema sein. Für den Datenschutzbeauftragten ist es auf der einen Seite erfreulich, dass dieses Thema diskutiert wird. Weniger erfreulich ist auf der anderen Seite, dass genau diese offenen Zugriffsrechte und damit der Status quo noch während einiger Jahre, nämlich bis zum Einsatz der neuen Software, bestehen bleiben. Der Daten-

schutzbeauftragte wird die Entwicklung des Themas deshalb weiterhin kritisch begleiten und wird die AK darüber auf dem Laufenden halten.

Der zweite Teil des Jahresberichts gibt einen Einblick in den praktischen Alltag der Ombudsstelle. Als Nichtjuristin finde ich es immer sehr spannend, hinter den eher trockenen Begriffen „Ombudstätigkeit“ und „Datenschutz“ Geschichten zu lesen, die zeigen, worum es bei dieser Tätigkeit wirklich geht.

Im Namen der AK danke ich Mario Flückiger und Beatrice Bühler, seiner Mitarbeiterin, an dieser Stelle herzlich für die grossartige Arbeit, die sie leisten, und ihren grossen Einsatz für die Stadt Bern. Ich beantrage dem Rat, den Bericht zustimmend zur Kenntnis zu nehmen. Dasselbe kann ich auch gleich im Namen der Fraktion SP machen: Auch die Fraktion SP dankt Mario Flückiger und Beatrice Bühler herzlich für ihre Arbeit.

*Jacqueline Gafner Wasem* (FDP) für die Fraktion FDP: Ich fasse mich kurz. Dennoch möchte ich es nicht versäumen, im Namen der Fraktion FDP unserem Ombudsmann und Datenschutzbeauftragten sowie seiner Mitarbeiterin verbindlichen Dank auszusprechen. Wie meine Vorrednerin ausgeführt hat, gab es gewisse Kontroversen im Zusammenhang mit den Zugriffsrechten auf das KiSS. Es handelt sich um ein heikles Gebiet. In diesem Pool werden in der Stadt Bern diejenigen Leute geführt, welche auf Sozialleistungen angewiesen sind. Die Stadt Bern darf sich glücklich schätzen, dass sie in der Person von Mario Flückiger jemanden hat, der wenn nötig bereit ist, auch gegen den Widerstand der Verwaltung anzutreten. Dazu bedarf es Stehvermögens und Charakters. Er macht das nicht, weil er den Konflikt sucht, sondern weil er die Interessen derjenigen Leute wahrnimmt, die sich in der direkten Auseinandersetzung mit der Verwaltung vielleicht nicht oder zumindest nicht so gut wehren können. In dem Sinn wird auch die FDP von diesem Jahresbericht zustimmend Kenntnis nehmen.

## **Beschluss**

Der Stadtrat nimmt zustimmend Kenntnis vom Tätigkeitsbericht 2013 der Ombudsstelle und des Datenschutzbeauftragten an den Stadtrat (62 Ja, 0 Nein, 4 Enthaltungen). *Abst.Nr. 004*

2007.SR.000020

## **7 Agglomerationskommission (AKO): Tätigkeitsbericht an den Stadtrat 2013**

### *Antrag der Agglomerationskommission*

Der Stadtrat nimmt den Bericht der Agglomerationskommission für das Jahr 2013 in zustimmendem Sinn zur Kenntnis.

28. Mai 2014

Sprecherin AKO *Patrizia Mordini* (SP): Die Agglomerationspolitik ist für die Stadt Bern wichtig und wird immer wichtiger, denn viele Themen betreffen nicht nur die Stadt Bern, sondern auch die Agglomeration. In letzter Zeit war Kultur ein Thema: Wir behandelten die Finanzierung der Stadttheaterrenovierung, die natürlich auch in den Regionalkonferenz Bern-Mittelland-Gemeinden (RKBM) und in den Agglomerationsgemeinden rund um Bern besprochen werden musste. Im Weiteren ist das Thema Verkehr brandaktuell: Wir werden heute noch über das Tram Region Bern diskutieren. Auch das ist ein typisches Agglomerationsthema, bei dem es um mehrere Gemeinden geht und nicht nur um Bern. Dabei muss man zusammen reden und muss gemeinsam Lösungen finden.

Das war auch ein wenig das Thema unserer Tagung, deren Motto „Zusammenwachsen, um zusammen zu wachsen“ lautete. Das war auch das Motto des gesamten Jahres und wird wohl

auch längerfristig das Motto bleiben. Im ersten Jahr als ständige Kommission hat sich die AKO hauptsächlich dem Aufbau von Kontakten und dem Austausch mit verschiedenen wichtigen Akteuren und Akteurinnen gewidmet. Dabei handelt es sich um die Gemeindepolitikerinnen und -politiker der RKBM, um die Grossrätinnen und Grossräte der Stadt und der Agglomeration sowie um Mitglieder der zahlreichen Verbände und Vereinigungen, die sich diesem Thema widmen – zum Beispiel der Verein Bern NEU gründen oder der Verein Region Bern. Auch mit Mitarbeitenden der RKBM tauschten wir uns aus. Beispielsweise luden wir die Präsidentin des Vereins Bern NEU gründen, Regula Rytz, ein, um die Ziele und die Tätigkeiten des Vereins kennenzulernen. Ein Mitglied des Vorstands der Unternehmerinitiative Fokus Bern sowie den Leiter des Wirtschaftsamts der Stadt Bern luden wir zum Thema „Wirtschaftsförderung“ ein. Die AKO hat aber auch die Gemeindepolitikerinnen und -politiker zu einem Anlass im Erlacherhof eingeladen, und zwar zu einem brandaktuellen Diskussionsthema des letzten Jahres, nämlich „Nachtleben und Jugendkultur“. An jenem Anlass wurden auch mehrere Themen genannt, die agglomerationspolitisch vertieft werden sollten. Der Austausch war sehr erfolgreich. Besonders freute uns, dass eine Agglomerationsgemeinde mit dem Angebot auf die AKO zukam, den nächsten Anlass bei sich zu organisieren. Dieser Anlass fand gestern in Muri-Gümligen statt, wobei das Thema „Sport“ behandelt wurde: Es ging um Finanzierung, Belegung und Auslastung von Sporthallen und Infrastrukturen, um die Suche nach Standorten und darum, wie man das Stimmvolk überzeugen kann, einem solchen Geschäft zuzustimmen, damit Sportanlagen statt Wohnungen gebaut werden können. Der Anlass war sehr spannend, und diese Themen werden sicher weiterbehandelt werden. Muri-Gümligen hat zudem unter der Bezeichnung Regionalkommission seit 2013 eine eigene Agglomerationskommission. Seit ihrer Gründung pflegt sie einen engen Austausch mit der AKO; so hat sie beispielsweise auch das Reglement der AKO beigezogen. Wir freuen uns sehr, dass es diese Struktur nun gibt, und hoffen natürlich, dass sich weitere Gemeinden zu einer solchen Agglomerationsgruppierung zusammenfinden könnten, denn das würde einiges erleichtern.

Ausserdem durfte die AKO am Empfang des Gemeinderats teilnehmen, der normalerweise für Grossrätinnen und Grossräte der RKBM auf Einladung von Alexander Tschäppät im Erlacherhof stattfindet. Von diesen Kontakten und Inputs konnten wir sehr viel profitieren. Zusammen mit Melanie Mettler, der AKO-Vizepräsidentin, nahm ich zudem an den Treffen der Gemeinderäte und der RKBM teil, die regelmässig vor den Sessionen des Grossen Rats stattfinden. Ich weiss nicht, ob Ihnen überhaupt bekannt ist, dass Grossrätinnen und Grossräte zu diesen Treffen eingeladen werden, an denen man den Austausch pflegt und sich mit den Themen auseinandersetzt, damit man im Grossen Rat auch im Sinne von Bern wirkt.

Jedes Jahr findet Anfang November zudem eine Tagung der AKO statt, die bereits zur Tradition geworden ist. 2013 wurde absichtlich ein etwas kontroverses Thema gewählt: die Gemeindezusammenarbeit. Bereits im Titel wurden die Gemeindefusionen genannt. Daraus entwickelte sich eine sehr spannende Tagung mit zirka 80 Teilnehmenden, die zu einem vollen Erfolg wurde. Ich empfehle Ihnen, den Bericht zu dieser Tagung zu lesen, denn es gab sehr interessante Inputs von verschiedenen Fachkapazitäten zum Tagungsthema. Zudem arbeiteten wir in Workshops weiter. Das Fazit eines Workshops lautet wie folgt: Die Agglomerationsgemeinden rund um Bern möchten sich einmal ohne die Stadt Bern treffen, um sich über die Vor- und die Nachteile der Nähe zur Stadt Bern und über die Intensität einer Zusammenarbeit zu unterhalten. An der Tagung wurde vieles erarbeitet, das sicher auch den Parteien Impulse vermitteln könnte. Gemeindezusammenarbeit/Gemeindefusionen ist ein mittel- bis langfristiges Thema. Einzelne Bereiche davon werden sicher auch in den Parteien immer wieder auftauchen. Den Tagungsbericht lege ich Ihnen deshalb sehr ans Herz.

2013 ist es der AKO gelungen, ihre Ziele – wichtige Kontakte zu knüpfen und Kanäle zu öffnen – zu erreichen. Sie konnte sich den Gemeinden als offenes Gegenüber von Parlament zu Parlament präsentieren und trieb den Austausch voran. Wir werden diese Aktivitäten weiterführen und sind gespannt, wie wir künftig zusammen werden wachsen können und wie sich Bern mit den Agglome-

rationsgemeinden in den nächsten Jahren weiterentwickeln soll. Das ist nicht nur eine Frage der AKO, sondern jedes einzelnen Stadtratsmitglieds. Ich möchte allen Mitgliedern der AKO für die tolle Zusammenarbeit danken. Ich danke auch Anna Bernhard, die uns super begleitet hat, sowie den Protokollführenden, meiner Vizepräsidentin Melanie Mettler und natürlich Alexander Tschäpät und Regula Buchmüller für die spannende und gute Zusammenarbeit. Ich empfehle dem Rat, den Bericht zur Kenntnis zu nehmen.

Damit komme ich gleich zur Haltung der Fraktion SP zum Bericht: Die Fraktion SP ist sehr erfreut über den Jahresbericht der AKO; die AKO hat sehr viel und sehr gute Arbeit geleistet. Ich möchte ein Thema noch speziell betonen: Beim Bypass A6 ist bedauerlich, dass die Stadtrepatur Bern Ost nicht einbezogen wurde. Das ist in der Tat ein sehr grosses Manko, denn dieses Thema liegt schon lange auf dem Tisch und wird von den Zuständigen immer wieder hinausgeschoben. Wir hoffen, dass die Stadtrepatur Bern Ost demnächst konkret und umgehend an die Hand genommen wird. Im Übrigen können wir den Bericht mit Dank verabschieden.

### **Beschluss**

Der Stadtrat nimmt zustimmend Kenntnis vom Bericht der Agglomerationskommission für das Jahr 2013 (55 Ja, 5 Nein, 8 Enthaltungen). *Abst.Nr. 005*

2014.TVS.000071

## **8 Zweite Tramachse Innenstadt Bern: Projektwettbewerb mit Vorprojekt; Projektierungskredit**

### *Gemeinderatsantrag*

1. Der Stadtrat bewilligt für die Durchführung des Wettbewerbs und die Erarbeitung des Vorprojekts der zweiten Tramachse Innenstadt Bern einen Projektierungskredit von Fr. 1 250 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung Konto I5100334 (Kostenstelle 510110).
2. Der Projektierungskredit ist später in den Baukredit aufzunehmen.
3. Der Investitionskredit I5800081 (Projektierungskredit von Fr. 34 933.00 für die ZMB Zweite Tramachse) wird unabhängig von den weiteren für dieses Projekt erforderlichen Krediten abgerechnet und ist im vorliegenden Kreditantrag nicht enthalten.
4. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Bern, 12. März 2014

*Fortsetzung der Beratung vom 05.06.2014*

### *Ordnungsantrag Hirsbrunner (BDP)*

Schiessen der Rednerliste (Einzelvoten) und Redezeit von zwei Minuten für diese Einzelvoten.

*Kurt Hirsbrunner (BDP)*: Ich stelle den Ordnungsantrag, die Diskussion abzuschliessen, die Rednerliste zu schliessen und die Redezeit derjenigen Redner, die noch auf der Liste aufgeführt sind, auf zwei Minuten zu beschränken. Begründung: In der letzten Sitzung wurde intensiv und ausführlich über die zweite Tramachse diskutiert. Sämtliche Fakten liegen auf dem Tisch. Wir können über das Geschäft abstimmen. Ich bitte den Rat, den Ordnungsantrag zu unterstützen.

### **Beschluss**

Der Stadtrat stimmt dem Ordnungsantrag zu (47 Ja, 18 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 006*

*Zwischenrufer bestreiten die Rechtmässigkeit des Vorgehens.*

Vorsitzende *Tania Espinoza Haller*: Man kann diese Forderung sehr wohl annehmen, denn es handelt sich um einen Ordnungsantrag, über den unverzüglich abgestimmt werden muss. So steht es in Artikel 51 des Geschäftsreglements. Lesen Sie den entsprechenden Artikel des Geschäftsreglements. Der Ordnungsantrag wurde angenommen, und somit ist die Redezeitbeschränkung beschlossen. Die Rednerliste umfasst insgesamt 12 Einzelsprecher.

*Erich Hess* (SVP): Ich bin sehr erstaunt über dieses Vorgehen. Es kann doch nicht sein, dass in einer laufenden Debatte plötzlich die Spielregeln geändert werden. Damit, dass die Rednerliste geschlossen wird, hat wohl niemand ein Problem. Das ist ein Ordnungsantrag, den man durchaus stellen kann. Es kann aber auf keinen Fall sein, dass die Einzelvotanten, die sich in der letzten Sitzung geäussert haben, länger sprechen durften als die Einzelvotanten, die heute an die Reihe kommen. Das wäre, als ob man während eines Fussballspiels plötzlich die Regeln ändern würde – und das geht nicht! Ich möchte die Rechtsgrundlage sehen, die ermöglicht, dass man während der laufenden Debatte auf einmal deren Regeln ändert. Das ist in höchstem Mass undemokratisch und eine Sauerei.

*Roland Jakob* (SVP). Ich möchte gleich nachhaken und etwas Grundsätzliches in die Runde werfen, das mich schon lange stört. RGM hat das Gefühl, sie könne uns, der Minderheit, oktroyieren, was sie gerne hätte, weil sie die Mehrheit im Rat hat. Und wenn uns das nicht passt und wir zu stark in die Materie eingreifen, unterbindet sie uns einfach das Wort und freut sich noch darüber. Fakt ist jedoch, dass wir uns hier in einer Demokratie befinden und nicht irgendwo in einem Filibusterland, in dem man mit gewissen Machenschaften versucht, sich Gehör zu verschaffen. Und einen von denen, die vorhin etwas laut wurden, betrifft es besonders: Man kann sich einerseits hier im Rat äussern, andererseits kann man die Leute auch über irgendeine Social-Media-Ecke schlechtmachen. Im Stadtrat gibt es gewisse Leute, die dort noch viel stärker und viel besser sind, anstatt hier im Saal einmal anständig das Wort zu ergreifen und zu ihren Voten zu stehen. Grundsätzlich gilt, dass auch ich jetzt und heute von der Ratspräsidentin wissen will, wo genau steht, dass die Redezeit dermassen reduziert werden kann, sodass den Personen, die heute sprechen wollen, eigentlich das Wort entzogen wird. Ich wäre froh, wenn die Ratspräsidentin klärende Worte dazu äussern würde. Sie hat in diesem Jahr schon einiges in den Sand gesetzt. Es wird Zeit, dass sie nun endlich zeigt, was sie anständig machen kann.

Vorsitzende *Tania Espinoza Haller*: Ich habe die Rechtmässigkeit des Ordnungsantrags von der Stadtkanzlei überprüfen lassen. Ich möchte zuhanden des Protokolls erstens klarstellen, dass der Ordnungsantrag nicht von mir, sondern von Kurt Hirsbrunner gestellt wurde. Zweitens sieht das Geschäftsreglement vor, dass jederzeit ein Ordnungsantrag gestellt werden kann. Man kann auch die Schliessung der Rednerliste beantragen, das ist zulässig. Drittens wird analog die Redezeit verkürzt. Dies ist eine Stellungnahme der Stadtkanzlei. Der Rat konnte seine Anliegen kundtun, wir haben es gehört. Der Rat kann darüber abstimmen, ob er die Redezeit verkürzen will oder nicht. Auch das ist ein demokratisches Vorgehen. Wir können gerne noch einmal darüber abstimmen. – Das will offenbar niemand. In dem Fall ist die Entscheidung gefallen, wir fahren weiter. Wer Beschwerde einlegen will, kann das tun. Nun starten wir mit den Einzelvoten.

## **Einzelvoten**

*Michael Daphinoff (CVP):* Ich versuche, mich ganz kurz zu fassen und weise nur auf einen Punkt hin, der bisher noch nicht aufgenommen wurde. Und zwar möchte ich auf alt Gemeinderätin Regula Rytz eingehen. Sie hat es massgeblich verschlampt, die zweite Tramachse frühzeitig aufzugleisen und im Rahmen des Gesamtprojekts Tram Region Bern aufzunehmen. Dies ist ein grobes Versäumnis. Ich verweise auf die Motion von Edith Leibundgut (CVP), die sie vor dreieinhalb Jahren eingereicht hatte. Darin forderte sie den Gemeinderat auf, die zweite Tramachse im Rahmen der Planung und der Realisierung des Projekts Tram Region Bern aufzugleisen und zu verwirklichen. Diese Motion wurde in ein Postulat umgewandelt. Nach der letzten Sitzung stellte man fest, dass grundsätzlich niemand etwas gegen die zweite Tramachse hat, sie ist notwendig. Die Motion wurde jedoch mit 33 gegen 30 Stimmen abgelehnt. Die zweite Tramachse war im Stadtrat gar nicht so unumstritten, wie es vor zwei Wochen tönte. Zurück zu Frau Rytz und zum Gemeinderat: Offenbar brauchte es extrem viel Druck nicht nur vom Stadtrat, sondern eventuell auch von anderen Gemeinderatsmitgliedern, bis sich die Regierung endlich dazu bewegen liess, die zweite Tramachse aufzunehmen. Die CVP kreidet Frau Rytz diese fehlende Sensibilität noch heute an. Unsere Vision wäre es, diese Tramachse irgendwann so zu führen, dass die Marktgasse sowie die Spitalgasse tramfrei würden. Allerdings ist das erst mittelfristig ein Ziel.

*David Stampfli (SP):* Für Velofahrende sind die Tramschienen gefährlich. Und in der Stadt Bern ist es eng. Wenn es in der Innenstadt nun zusätzliche Tramschienen gibt, wird es für die Velofahrende noch gefährlicher. Die geplante Route für die zweite Tramachse ist definitiv nicht am richtigen Ort. Man hätte sie genauso gut vor dem Bundeshaus oder via Lorrainebrücke–Viktoriarain führen können. Doch nun liegt diese Variante vor, die durch die Speichergasse führt: Dort ist es besonders eng und für die Velofahrenden besonders gefährlich. Sollte dieser Kredit bewilligt werden, muss alles dafür getan werden, dass die zweite Tramachse wenigstens veloverträglich ist. Die entsprechenden Stakeholder müssen eingebunden werden; es muss sichergestellt werden, dass der Richtplan Veloverkehr eingehalten wird. Das bedeutet, dass die Tramschienen von den Velofahrenden in einem 30-Grad- oder grösseren Winkel gequert werden können und dass Haltestellen legal und sicher umfahren werden können. Zudem muss es weiterhin möglich sein, mit dem Velo durch die Altstadt zu fahren. Alles andere wäre einer Velostadt nicht würdig – und eine solche möchte Bern bekanntlich sein. Ich bitte Sie, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, die beiden PVS-Anträge und den Antrag der SP zu unterstützen.

*Rolf Zbinden (PdA):* Zuerst benötige ich – und vielleicht nicht nur ich – noch eine Klarstellung. Vorhin wurde mitgeteilt, dass man sich jetzt noch ganz generell zu diesem Traktandum 8 äussern könne und dass in der letzten Sitzung über die einzelnen Anträge bereits diskutiert wurde. Das würde heissen, dass zu den einzelnen Anträgen nachher nicht mehr gesprochen wird. Ist es richtig, dass diejenigen, die auf dieser Rednerliste nicht aufgeführt sind, sich nicht mehr äussern können, ob sie nun einen Antrag eingebracht haben oder nicht, und dass sich auch andere nicht äussern können? Müssen alle AntragstellerInnen anschliessend schweigen, weil nun die Rednerliste geschlossen ist?

*Vorsitzende Tania Espinoza Haller:* Beim letzten Mal war alles inklusive. Wer einen Einzelantrag gestellt hatte, erhielt Zeit, um den Antrag zu begründen. Ich hatte das im Vorfeld auch entsprechend erklärt. Rolf Zbinden hat nun noch die Gelegenheit, sich zu äussern.

*Rolf Zbinden (PdA):* Ich möchte wissen, wer überhaupt auf der Rednerliste steht und ob unter Umständen durch den Ordnungsantrag, der bekanntlich nicht von einer Fraktion gestellt wur-

de, sondern von einem einzelnen Ratsmitglied, AntragstellerInnen ausgeschlossen werden. Das wäre nicht regelkonform.

*Vorsitzende Tania Espinoza Haller:* Alle Fraktionen konnten sich bereits einmal äussern. Die Einzelvotanten wie Jacqueline Gafner Wasem, Luzius Theiler, Manfred Blaser, Ulrich Gränicher, Erich Hess, Ueli Jaisli konnten sich ebenfalls schon äussern. Bernhard Eicher verzichtet auf das Wort. Nachträglich gemeldet haben sich heute Alexander Feuz und Kurt Rüegsegger. So weit die Liste. Dem Protokoll der letzten Sitzung ist zu entnehmen, dass die Fraktions-sprecher zu allen Anträgen Stellung nehmen konnten. Das haben alle anderen auch getan. Deshalb fahren wir nun weiter.

*Rolf Zbinden (PdA):* Ich bin sehr irritiert darüber, dass sich genau dann, wenn es um Geschäfte geht, die nicht einfach mit links erledigt werden können, Unsicherheiten und irgendwelche Trickereien breitmachen, und dies nicht zum ersten Mal in diesem Rat. Ich weise darauf hin – wie es auch Luzius Theiler vor eineinhalb Stunden getan hat –, dass die Rechte dieses Parlaments in den letzten Jahren, die ich ebenfalls hier erlebt habe, sehr stark beschränkt wurden. Das Schlimmste dabei: Es hat nichts anderes stattgefunden als eine Selbstbeschränkung und eine Selbstkastration dieses Parlaments. Ich werde mich nun vor allem zu den PVS-Anträgen äussern. Ich bin nicht ganz sicher, ob die PVS und die SP-Fraktion wirklich daran glauben, dass ihre Anträge und Forderungen in puncto Veloverkehr und Stadtbild umgesetzt werden können. Eigentlich spielt das aber auch keine Rolle, geht es doch um politisch-taktische Anträge. Sie sollen demonstrieren, wie stark vor allem der SP die Anliegen des Langsamverkehrs am Herzen liegen, und das bei einer generellen blinden Zustimmung zum Projekt. Bei der zweiten Tramachse wird nun genau das geübt, was später beim Tram Region Bern in seiner vollen Blüte [...] *(An dieser Stelle wird das Mikrofon ausgeschaltet.)*

*Jacqueline Gafner Wasem (FDP):* Da ich dank Kurt Hrisbrunner nur noch zwei Minuten Zeit habe, gebe ich vorweg ganz kurz bekannt, dass ich mich zu diesem Vorgehen schriftlich zuhänden des Büros äussern werde. Es war nicht korrekt und es gibt im Geschäftsreglement des Stadtrats keine Rechtsgrundlage dafür. Ich habe mit eigenen Augen gesehen, dass es kein Antrag der BDP/CVP-Fraktion war. Nun komme ich aber zum eigentlich Grund, weshalb ich um das Wort gebeten habe. Weshalb hat die AKO, deren Präsidentin ich damals war – mit Ursula Marti (SP) als Vizepräsidentin –, die dringliche Motion eingereicht, wonach es eine zweite Tramachse brauche, für welche verbindliche Finanzierungszusagen sowohl seitens des Kantons wie auch des Bundes vorliegen müssten? Wohlverstanden: Wir sprachen uns nicht für eine bestimmte Linienführung aus, auch nicht für diejenige, die nach dem Willen von Rot-Grün nun realisiert werden soll. Wir reichten jene Motion ein, weil wir vermeiden wollten, dass die Stadtberner und Stadtbernerinnen über die Hauptvorlage, Tram Region Bern, abstimmen müssen, ohne Klarheit darüber zu haben, ob die zweite Tramachse kommt. Und genau das passiert nun. Mit anderen Worten: Die Motion ist nicht erfüllt.

*Manfred Blaser (SVP):* Wir diskutieren nun über eine Tramlinie. Gestern Abend schritt ich noch einmal die ganze Strecke vom Eigerplatz Richtung Köniz ab. Ich stellte mir vor, wie ein solches Tramgleis den Schwarzenburger Stutz hinaufführt: Wahrscheinlich muss dort zusätzlich ein Zahnradgleis gelegt werden, denn die Steigung ist enorm. Man hat entsprechende Erfahrungen bereits in Bümpliz an der Bottigenstrasse gemacht: Dort muss das Reinigungsfahrzeug morgens um 5 Uhr die Schienen reinigen, damit das Tram die Steigung überhaupt bewältigen kann. Stellen sie sich Folgendes vor: Das Tram ist nicht in der Lage, die Steigung am Schwarzenburgerstutz zu bewältigen und muss sich rückwärts Richtung Eigerplatz um die Kurve zurückrollen lassen, um Anlauf zu nehmen. Ich habe den Eindruck, das Ganze sei nicht



durchdacht und man nehme diese Gefahren überhaupt nicht wahr. *(An dieser Stelle wird das Mikrofon ausgeschaltet.)*

*Luzius Theiler* (GPB-DA): Beim nächsten Mal muss ich wohl ein Megafon mitbringen. Das Verfahren ist natürlich völlig absurd. Was bis jetzt stattgefunden hat, war eine Art Eintretensdebatte. Für die Begründung der Anträge hat man gemäss Reglement 10 Minuten zur Verfügung. Diese Zeit kann man verkürzen, aber nicht auf einen Fünftel. Das entspricht nicht mehr dem Sinn der Sache und ist aus meiner Sicht rechtlich nicht haltbar. David Stampfli, der gesagt hat, wie gefährlich die Tramschienen für Velos sind, möchte ich beim Wort nehmen. Aus diesem Grund ist Pro Velo auch gegen die zweite Tramachse in der vorliegenden Form. Ich hoffe, dass man dort Unterstützung erhalten wird. Zudem ist es sehr seltsam, dass man sich immer auf Expertengutachten und Expertisen abstützt, die heilig sind. Das werden wir auch bei der nächsten Debatte sehen. Zu den Alternativen in der Innenstadt wurden zahlreiche Gutachten erstellt, mit denen alles gekillt wurde, was dem Gemeinderat nicht genehm war. Doch nun schlägt man ausdrücklich eine Variante vor, die in einer dieser Expertisen, nämlich im Gutachten Rudolf Keller & Partner, hundsmiserabel wegkam und abgelehnt wurde, weil sie nicht durchführbar ist und zu negative Auswirkungen hätte. Das ist in der Tat sehr eigenartig. Ich hoffe, dass der Stadtrat dem nicht zustimmt.

*Hans Ulrich Gränicher* (SVP). Was hier abläuft, hat mit demokratischen Spielregeln überhaupt nichts mehr zu tun. Eine Einzelmaske lässt sich von der linken Seite missbrauchen, um einen Ordnungsantrag zu stellen. Dies mit dem Ergebnis, dass das Geschäft, das wir heute diskutieren, offenbar nicht so wichtig ist – oder man hat einfach Angst davor. Was solls. Der Redaktor des „Bund“ ist heute anwesend; ich konnte es ihm gestern erklären. Wenn mir das Mikrofon abgestellt wird, können Sie dort lesen, was ich sagen wollte. Ich will Folgendes sagen: Der Wettbewerb ist in seiner Formulierung viel zu einschränkend. Es kann nicht sein, dass wir einen Projektierungskredit mit einem Wettbewerb sprechen, der sich ausschliesslich mit der Achse Nägeligasse befasst. Es gibt nämlich ganz andere Möglichkeiten; man könnte unterirdische Linienführungen wählen, wie sie im Zusammenhang mit der Vorlage Schanzentunnel seinerzeit als Idee für den Autoverkehr vorgeschlagen wurden. Das könnte und müsste auch für den öffentlichen Verkehr im Rahmen eines Wettbewerbs geprüft werden. Dann kann man sich immer noch überlegen, ob man das Tram über die Lorrainebrücke oder durch die Hodlerstrasse führen will. Aber es braucht einen offenen Wettbewerb und nicht das, was hier dargestellt ist. Ich bin Präsident von „Heit Sorg zu Bärn“, einer Vereinigung, die seit mindestens zehn Jahren, wenn nicht sogar länger, über die Entlastung der Spitalgasse und der Marktgasse vom öffentlichen Verkehr diskutiert. Was jetzt mit dieser zweiten Tramachse stattfindet, bringt die erhoffte Verbesserung nicht. Deshalb sollten Sie sich überlegen, ob Sie den Wettbewerb derart einschränken wollen. Beispielsweise können mit dem SVP-Antrag unter Buchstaben a zusätzlich unterirdische Linienführungen für die zweite Tramachse geprüft werden: Stimmen Sie mindestens diesem Antrag zu. *(An dieser Stelle wird das Mikrofon ausgeschaltet.)*

#### *Ordnungsantrag SVP*

Rückkommen auf den Ordnungsantrag Hirsbrunner und Aufheben der Redezeitbeschränkung

*Erich Hess* (SVP): Über jede Motion und jedes Postulat will der Rat stundenlang diskutieren. Wenn es aber um etwas Wichtiges geht, das mit sehr grossen Folgekosten verbunden ist, wie das vorliegenden Geschäft, bei dem nur schon der Projektierungskredit 1,25 Mio. Franken beträgt, will er nicht einmal über die Einzelanträge diskutieren. Das ist eines demokratischen Parlaments nicht würdig. Ich komme mir fast ein wenig vor wie vor zirka dreissig Jahren in

Russland. Ich bin kaum noch gewillt, über dieses Geschäft seriös zu diskutieren, wenn in der Debatte die Einzelantragsteller, die zum Teil keine Fraktionen haben, nicht einmal richtig zu Wort kommen. Ich stelle deshalb den Ordnungsantrag, auf den Ordnungsantrag Hirsbrunner zurückzukommen und die Redezeitbeschränkung aufzuheben.

Vorsitzende *Tania Espinoza Haller*: Verstehe ich Ihren Ordnungsantrag richtig: Sie wollen die Redezeitbeschränkung wieder aufheben, sodass sie erneut 5 Minuten betragen würde?

*Erich Hess* (SVP). Ja.

## **Beschluss**

Der Stadtrat lehnt den Ordnungsantrag ab (16 Ja, 42 Nein, 4 Enthaltungen). *Abst. Nr. 007*

*Ueli Jaisli* (SVP): Ich bin etwas überrascht, dass ich mich nun äussern muss. Ich bin selbst Anwohner der Tramlinie und wohne in Bümpliz bei der Endstation der Linie 7. Wie gesagt, sind wir gegen das Mammutprojekt. Vor allem geht es um die Enden, sei es in Schliern oder in Rüti, die Millionen verschlingen, damit die Steigung überwunden werden kann. Ich sehe das bei uns: Auch da gibt es eine Steigung, und im Winter kommt, wie schon einer meiner Vorredner gesagt hat, das Schienenreinigungsfahrzeug bereits um 5 Uhr, um das Gleis von Eis zu befreien, damit das Tram die Steigung bewältigen kann. In den meisten Fällen ist nach einer halben Stunde das Gleis dermassen vereist, dass der Trambetrieb teilweise blockiert wird. Die Steigungen in Rüti und in Schliern werden prozentual noch grösser sein. Damit wird es noch schwieriger, sie zu bewältigen. Die Kosten, die entstehen, um den Trambetrieb aufrechterhalten zu können, werden immens sein. Das reibt man den Leuten jetzt natürlich nicht unter die Nase. Diese Kosten werden in der Betriebsrechnung verschwinden.

*Alexander Feuz* (SVP): Zuerst möchte ich eine Kopie des Ordnungsantrags von Kurt Hirsbrunner. Ich gehe nach wie vor davon aus, dass es sich um einen Einzelantrag und nicht um einen Fraktionsantrag handelt und dass er rechtlich nicht zulässig ist. Was ich nun sage, äussere ich unter dem Vorbehalt, dass die Debatte überhaupt gültig ist. Vorhin hatten Sie ein Lehrbeispiel von gelenkter Demokratie. Ich kann Ihnen sagen: So war es auch schon in der Kommission. Ich habe bezüglich meiner Äusserungen Rücksprache mit Daniel Weber gehalten: Ich darf diese Äusserungen machen. Ich bitte insbesondere auch die Presse, mir zuzuhören. Meine Anträge kamen damals um 16.42 Uhr zur Behandlung, um 16.50 Uhr wurde über alle diese Anträge zur zweiten Tramachse abgestimmt; um 17.00 Uhr fand die Stadtratsdebatte statt, und ich war der erste Redner. Nun können Sie selbst ausrechnen, wie viel Zeit mir zur Verfügung stand, um die Anträge zu begründen. Zweite Vorbemerkung: Es gilt das Kommissionsgeheimnis und ich darf mich dazu nicht äussern. Für Historiker wird es jedoch interessant sein zu sehen, wie die Debatte zum Tram verlief, ob allenfalls Ordnungsanträge gestellt wurden, wann sie gestellt wurden und von wem. Nun komme ich zur eigentlichen Sache, für die ich leider nicht mehr sehr viel Zeit habe. Hier wird ein Generationenprojekt, das für die Zukunft entscheidend ist, überhastet durchgebracht; es gelten Scheuklappen und ein Denkverbot. Es darf nicht wahr sein, was nicht wahr sein soll. Ich hoffe, die Medien merken, dass wir uns hier nicht äussern können. Das ist nun ihre Aufgabe, denn unsere Mittel sind beschränkt. Ich fordere sie auf, diejenigen Punkte aufzugreifen, die wir in unserem Ordnungsantrag gefordert haben. Ich werde buchstabenweise Abstimmung bei jedem Punkt beantragen. *(An dieser Stelle wird das Mikrofon ausgeschaltet.)*

*Kurt Rügsegger* (SVP): Ich werde versuchen, innerhalb von zwei Minuten sachlich und klar darzulegen, wie ich die zweite Tramachse sehe. Die vorgeschlagene Variante „Altstadt Nord“

(B2) soll die beste Variante sein. Damit habe ich als Gewerbler etwas Mühe. Auch wenn gesagt wird, gerade mit dieser Variante könne man neue Impulse setzen: Das mag sein, aber das Gewerbe und der Privatverkehr werden dadurch sehr stark eingeschränkt. Ebenfalls haben wir David Stampflis Votum bezüglich der Velos gehört. Also sollte man den Wettbewerb öffnen und die alte Vision, die man bereits gehabt hatte, die Untertunnelung, wieder ins Programm aufnehmen und überarbeiten. Das wäre tatsächlich die beste Entlastung, die man bieten könnte. Für den öV mit dem Umsteigepunkt Bahnhof wäre das doch nichts anderes als sinnvoll. Deshalb bin ich eher skeptisch und werde dem Projektierungskredit wohl nicht zustimmen können.

*Kurt Hirsbrunner (BDP):* Ich möchte mich zu den Angriffen äussern. Die Fraktion BDP/CVP hat den Ordnungsantrag anlässlich der Fraktionssitzung definiert, und ich habe ihn als Präsident der Fraktion gestellt. So weit die Tatsachen.

*Vorsitzende Tania Espinoza Haller:* Um die Gemüter zu beruhigen, Folgendes: Meine Aufgabe ist es, dafür zu sorgen, dass wir den Laden führen können. Im Vorfeld der Sitzung habe ich dargelegt, weshalb wir eine Zusatzsitzung benötigen. Es ist klar, dass dies nicht allen passt. Vielleicht dies noch als Ergänzung: Wir haben stundenlang über die zweite Tramachse debattiert. Etliche konnten sich dazu äussern. Anschliessend werden wir zum Tram Region Bern kommen. Viele werden das erneut verknüpfen und werden zu Wort kommen. Ich habe im Übrigen mit der Stadtkanzlei noch einmal Rücksprache genommen. In Artikel 51 Absatz 2 des Geschäftsreglements steht: „Stellt ein Mitglied des Stadtrats einen Ordnungsantrag, erhält es unmittelbar nach dem aktuell Sprechenden zur kurzen Begründung das Wort.“ Das hat Kurt Hirsbrunner gemacht, und das darf er auch. Jedes Ratsmitglied darf das. Wir schliessen das Thema an dieser Stelle ab. Sie haben die Möglichkeit, es via Beschwerde an die AK weiterzuverfolgen. Wir müssen nun weiterfahren.

*Roland Jakob (SVP):* Ich bedanke mich, dass ich meine zwei Minuten doch noch erhalte und nicht wieder unter den Tisch gekehrt werde. Ich möchte noch Folgendes anmerken: Wir konnten heute feststellen, dass beim Thema zweite Tramachse die Wogen hochgehen. Seitens der SVP haben wir klar aufgezeigt, dass dazu nicht alle Möglichkeiten ausgeschöpft wurden. RGM ist nicht gewillt, das demokratisch mit uns zu diskutieren. Das zeigt einmal mehr, wie schlecht sie mit Andersdenkenden umgehen kann. In anderen Ländern führte das zu ganz anderen Verhältnissen. Ich kann dazu nur eines sagen: Die zweite Tramachse soll heute nicht der Auslöser dafür sein, dass dieses Parlament komplett aus dem Ruder läuft. Vielmehr sollte die zweite Tramachse dazu führen, dass wir gemeinsam über Lösungen debattieren. Es tut mir leid, dass RGM nicht fähig ist, dazu Hand zu bieten. Als Fraktionschef der SVP muss ich betonen, dass wir unsere demokratischen Rechte ausschöpfen. Wenn der Fraktionschef der BDP nicht fähig ist, demokratische Rechte zuzulassen, ist das sein Recht. In dem Fall darf er sich fortan aber nicht mehr bürgerlich schimpfen, sondern eher anders. Und wenn die ganze BDP/CVP-Fraktion das Gefühl hat, es sei richtig so, muss ich festhalten, dass die zweite Tramachse missbraucht wird, um frühere Wunden aufzureissen, damit man sich wieder präsentieren kann, weil man sonst keine Inhalte vermitteln kann.

*Bevor Ursula Wyss das Wort ergreifen kann, fordert Erich Hess mit Zwischenrufen, dass gleich abgestimmt werden soll.*

*Vorsitzende Tania Espinoza Haller:* Nach den Einzelvoten hat stets der Gemeinderat das Wort, und erst danach wird abgestimmt.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Ich werde versuchen, mich sehr kurz zu fassen. Ich weiss nicht, ob ich es in zwei Minuten schaffe, aber ich werde sicher nicht die ganze Redezeit ausschöpfen. Ich möchte auf drei sehr wichtige Punkte eingehen, die immer wieder erwähnt wurden. Erstens betrachten wir das Projekt „Zweite Tramachse“ als ein zentrales Projekt des öffentlichen Verkehrs; es ist auch aus städtischer Perspektive ein sehr wichtiges Projekt. Bern ist nicht nur die politische Hauptstadt, sondern auch Hauptstadt des öffentlichen Verkehrs. In keiner anderen Stadt der Schweiz haben so viele Leute ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs und sind so viele Leute mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs wie in Bern. Das soll auch in Zukunft so sein. Damit es aber so bleiben kann, muss der öffentliche Verkehr attraktiv sein. Die zweite Tramachse ist ein sehr wichtiges Projekt, um den öffentlichen Verkehr attraktiv zu behalten. Es ist deshalb ein wichtiges Projekt, weil wir damit die Altstadt entlasten und gleichzeitig Richtung Westen die Kapazitäten vergrössern können, und somit für die Zukunft und die Prognosen, die wir auf dem öffentlichen Verkehr haben. Zum Glück haben wir sie auf dem öffentlichen Verkehr, denn wer nicht mit dem öV unterwegs ist, überlegt sich allzu schnell, mit dem Auto in die Stadt zu fahren. Diese Perspektive wollen wir künftig mit der zweiten Tramachse verstärken. Als Zweites sind mir die Anträge der PVS sehr wichtig: Im Stadtrat-Vortrag sind sie nur teilweise erwähnt. Es wird erwähnt, dass im Wettbewerb die Anlieferung besonders betrachtet werden soll. Selbstverständlich sind im Teil Anlieferung für uns auch die Parkplätze enthalten. Es wird gesagt, man wolle den Gesamtverkehr betrachten. Selbstverständlich ist dort auch spezifisch die Situation des Veloverkehrs und des Fussverkehrs in der oberen Altstadt, wo nun mal sehr viele Leute unterwegs sind, zentral. Explizit erwähnt wurden städtebauliche Aspekte/UNESCO. Aber genau weil es ein schwieriger Perimeter ist, schlagen wir als nächsten Schritt nicht einfach ein normales Vorprojekt vor, sondern den Zwischenschritt eines Wettbewerbs, in dem wir die verschiedenen, zu Recht geäusserten Interessen und Anliegen aufnehmen können und wollen.

*Erich Hess meldet sich erneut mit einem Zwischenruf und macht darauf aufmerksam, dass gemäss dem Ordnungsantrag der BDP die Redezeit für alle Votanten auf zwei Minuten beschränkt sei.*

Vorsitzende *Tania Espinoza Haller*: Beim Gemeinderat handelt es sich nicht um dieselbe Ebene. Möglicherweise versteht Erich Hess das nicht. Der Gemeinderat hat bei derartigen Geschäften stets das Wort. Bitte, Frau Wyss, fahren Sie fort.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Zwei von drei Punkten habe ich nun erwähnt. Ich werde noch eine Minute für den dritten benötigen. Als Letztes möchte ich auf die Sicherung des Projektierungskredits zu sprechen kommen. Es gibt den Auftrag des Stadtrats, dass der Gemeinderat so rasch als möglich vorwärtsgehen und die Finanzierung der zweiten Tramachse sichern soll. Wir sind sehr bemüht, diese Planung voranzutreiben. Deshalb bringen wir sie nun in den Stadtrat, auch im Hinblick darauf, dass die Bevölkerung im Herbst über das Tram Region Bern wird abstimmen können. Ich freue mich deshalb sehr, dass nicht nur der Kanton seinen sehr hohen Anteil von 70 Prozent an diesem Planungskredit bereits zugesichert hat, sondern dass auch der Nationalrat als Erstrat dieses Projekt in sein Agglomerationsprogramm aufgenommen hat. Nun komme ich zum allerletzten Hinweis: Wir haben das Geld gesichert, aber wir haben es für dieses Projekt, und nicht, um unterirdische Varianten zu prüfen oder um noch einmal den ganzen Fächer zu prüfen, der in den letzten Jahren im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) geprüft wurde. Das vorliegende Projekt wurde in der Kosten-Nutzen-Abwägung als sehr positiv und gut befunden. Deshalb legen wir Ihnen dieses Projekt zur Weiterentwicklung vor. Bis 2016 möchten wir es beim Bund mit einem Vorprojekt einreichen, weil wir uns nur dann die Unterstützung seitens des Bundes und des Kantons sichern können. Die

Stadt wird ein solches Projekt niemals allein finanzieren können. Ich danke Ihnen herzlich, dass Sie mir die 3,5 Minuten gewährt haben. Das war mir wichtig, denn dies sind die Kernanliegen innerhalb des Projekts.

Vorsitzende *Tania Espinoza Haller*: Über den Rückweisungsantrag der SVP wurde bereits abgestimmt. Er wurde in der letzten Sitzung mit 51 gegen 18 Stimmen abgelehnt. Damit kommen wir zu den Anträgen der Kommission PVS.

*Anträge der Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün (PVS)*

5. (neu) Der Gemeinderat stellt sicher, dass beim Vorprojekt Zweite Tramachse die Vorgaben des Richtplans Veloverkehr eingehalten werden. Dabei zeigt er auf, wie auf der gesamten Strecke der zweiten Tramachse in beide Fahrtrichtungen durchgehende Velostreifen erstellt werden.

6. (neu) Der Gemeinderat zeigt für die Variante „Altstadt Nord“ auf, wie der Veloverkehr sicher und mit maximaler Durchlässigkeit bei den Hotspots Bubenbergplatz, Bollwerk und Kornhausplatz durchkommt.

7. (neu) Besonders zu beachten ist der Einsatz der aufgehobenen Anlieferungsplätze. Die Anlieferung und die Erreichbarkeit der Geschäfte müssen gewährleistet sein.

**Beschluss**

1. Der Stadtrat stimmt Ziffer 5 zu (53 Ja, 14 Nein, 2 Enthaltungen). *Abst. Nr. 008*
2. Der Stadtrat stimmt Ziffer 6 zu (53 Ja, 13 Nein, 2 Enthaltungen). *Abst. Nr. 009*
3. Der Stadtrat stimmt Ziffer 7 zu (56 Ja, 10 Nein, 3 Enthaltungen). *Abst. Nr. 010*

*Anträge der Kommissionsminderheit PVS*

8. (neu) Die oberirdischen Parkplätze, welche durch die zweite Tramachse aufgehoben werden, sind soweit als möglich zu ersetzen.

9. (neu) Der Projektierungskredit und die Finanzierungsvereinbarung seien nur unter der Auflage zu bewilligen, dass allfällige Auflagen der UNESCO aufgenommen werden.

**Beschluss**

1. Der Stadtrat lehnt Ziffer 8 ab (17 Ja, 49 Nein, 2 Enthaltungen). *Abst. Nr. 011*
2. Der Stadtrat lehnt Ziffer 9 ab (18 Ja, 49 Nein, 1 Enthaltung). *Abst. Nr. 012*

*Anträge Fraktion SP*

10. (neu) Im Hinblick auf die Projektierung der zweiten Tramachse Innenstadt soll ein öffentlicher Projektwettbewerb durchgeführt werden. Die betroffenen Anspruchsgruppen und weitere Stakeholder sind dabei eng und frühzeitig einzubeziehen und sollen in der Jury angemessen vertreten sein.

11. (neu) Basis für den Wettbewerb ist die ZMB. Der Wettbewerb hat zum Ziel, die neue Tramlinie bestmöglich ins Stadtbild und ins Gesamtverkehrssystem zu integrieren. Dafür sollen innerhalb des Wettbewerbsperimeters die Nutzungsansprüche in diesem öffentlichen Raum aufgezeigt und im Zusammenhang mit der Zweiten Tramachse entsprechend gestaltet werden.

**Beschluss**

1. Der Stadtrat stimmt Ziffer 10 zu (46 Ja, 21 Nein, 1 Enthaltung). *Abst. Nr. 013*
2. Der Stadtrat stimmt Ziffer 11 zu (53 Ja, 13 Nein, 2 Enthaltungen). *Abst. Nr. 014*

*Ergänzungsantrag Fraktion FDP*

Bei der Erarbeitung des Vorprojektes sind folgende Bedingungen zu erfüllen:

- Die gewerbliche Anlieferung in den betroffenen Gassen kann in bisherigem Umfang gewährleistet werden
- Die bisherigen Durchfahrtmöglichkeiten in den betroffenen Gassen werden für den privaten Auto- und Veloverkehr nicht eingeschränkt
- Die Anliegen der betroffenen Gewerbetreibenden und Verkehrsteilnehmer sind im Planungsprozess einzubeziehen und in der Botschaft ausdrücklich aufzunehmen
- Analog der Finanzierung Tram Region Bern, beteiligen sich die Gemeinden Köniz (mit rund 3,3%) und Ostermundigen (mit rund 5%) zugunsten der Stadt Bern an der Finanzierung der zweiten Tramachse. Der Gemeinderat wird beauftragt, entsprechende Verhandlungen unverzüglich zu starten und erste Ergebnisse vor dem Abstimmungstermin TRB bekannt zu geben

### **Beschluss**

Der Stadtrat lehnt den Ergänzungsantrag der Fraktion FDP ab (15 Ja, 52 Nein, 1 Enthaltung).

*Abst. Nr. 015*

### **Antrag Fraktion SVP**

Der Projektierungskredit und die Finanzierungsvereinbarung seien nur unter den folgenden Auflagen zu bewilligen:

- a) Prüfung zusätzlicher Variante unterirdischer Linienführung für Tram aus Raum Belpstrasse bis Raum Bollwerk
- b) Möglichkeit der Prüfung anderer Varianten sofern dabei Auflagen gemäss lit.c, d, e, f und g nachstehend erfüllt
- c) Einholen der vorgängigen Zustimmung mit den Verantwortlichen seitens der UNESCO
- d) vollständiger Ersatz der aufgehobenen oberirdischen Parkplätze in der Innenstadt gemäss Parkplatzkompromiss Innenstadt.
- e) Kein Abbau der Verkehrskapazität für den motorisierten Individualverkehr in der Stadt
- f) Sicherstellung der Anlieferung der Geschäfte, der Erreichbarkeit der Innenstadt für KMU und private Besucher
- g) keine Präjudizierung der Verkehrsführung zum Nachteil Privatverkehr
- h) Vorliegen Bericht betr. Zusatzauswirkungen Annahme Antrag Stampfli, Anträge der PVS-Mehrheit und der SP und Konsequenzen auf motorisierten Privatverkehr
- i) Vorliegen Bericht welche Tramlinien werden für TRB geopfert?

### **Eventualantrag Fraktion SVP zu Buchstabe b)**

- b) Möglichkeit der Prüfung anderer Varianten

### **Beschluss**

1. Der Stadtrat lehnt Buchstabe a ab (15 Ja, 51 Nein, 2 Enthaltungen). *Abst. Nr. 016*
2. Der Stadtrat lehnt Buchstabe b ab (16 Ja, 51 Nein, 1 Enthaltung). *Abst. Nr. 017*
3. Der Stadtrat lehnt den Eventualantrag zu Buchstabe b Antrag ab (25 Ja, 42 Nein, 2 Enthaltungen). *Abst. Nr. 018*
4. Der Stadtrat lehnt Buchstabe c ab (19 Ja, 50 Nein). *Abst. Nr. 019*
5. Der Stadtrat lehnt Buchstabe d ab (16 Ja, 49 Nein, 3 Enthaltung). *Abst. Nr. 020*
6. Der Stadtrat lehnt Buchstabe e ab (17 Ja, 49 Nein, 3 Enthaltung). *Abst. Nr. 021*
7. Der Stadtrat lehnt Buchstabe f ab (21 Ja, 45 Nein, 3 Enthaltung). *Abst. Nr. 022*
8. Der Stadtrat lehnt Buchstabe g ab (15 Ja, 51 Nein, 2 Enthaltungen). *Abst. Nr. 023*
9. Der Stadtrat lehnt Buchstabe h ab (17 Ja, 51 Nein, 1 Enthaltung). *Abst. Nr. 024*
10. Der Stadtrat lehnt Buchstabe i ab (18 Ja, 51 Nein). *Abst. Nr. 025*

Vorsitzende *Tania Espinoza Haller*: Damit kommen wir zur Schlussabstimmung.

### **Beschluss**

Der Stadtrat stimmt dem Projektierungskredit Zweite Tramachse Bern zu (51 Ja, 15 Nein, 2 Enthaltungen). *Abst. Nr. 026*

2014.TVS.000048

## **9 Tram Region Bern: Ausführungskredit (Abstimmungsbotschaft)**

### *Gemeinderatsantrag*

1. Für den Kostenbeitrag der Stadt Bern am Projekt Tram Region Bern werden folgende Kredite bewilligt:  
Fr. 29 000 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto xxx für den Projektbestandteil Strassenbau;  
Fr. 25 600 000.00 zulasten der Sonderrechnung Stadtentwässerung, Konto yyy für die Siedlungsentwässerung
2. Falls die Gemeinde Köniz ihren Kostenanteil an Tram Region Bern ablehnt, wird der Gemeinderat ermächtigt, den Abschnitt Eigerplatz bis Waldeck (Gemeindegrenze Bern-Ostermundigen) zu realisieren.
3. Falls die Gemeinde Ostermundigen ihren Kostenanteil an Tram Region Bern ablehnt, wird der Gemeinderat ermächtigt, den Abschnitt Kursaal bis Dübystrasse (Gemeindegrenze Bern-Köniz) zu realisieren.
4. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieser Beschlüsse beauftragt.

Bern, 12. März 2014

### *Rückweisungsantrag Luzius Theiler (GPB-DA)*

Die Kreditvorlage sei an den Gemeinderat mit folgenden Auflagen zurückzuweisen:

1. In einem neuen offenen Planungsprozess unter Einbezug aller Beteiligten (ähnlich wie bei der Schützenmatte) sei ein neues Konzept der ÖV-Erschliessung der vom Tram Region Bern erfassten Gebiete, evtl. unter Einbezug weiterer Stadtteile, zu erstellen.
2. Im neu zu erarbeiteten Konzept sind die Baumalleen an der Viktoria-, Laubegg- und Ostermundigenstrasse integral zu erhalten;
3. Im neuen Konzept ist die Verkehrsbelastung der Innenstadt durch gezielte Verkehrsvermeidungsstrategien zu vermindern. Der ÖV ist möglichst so in das Zentrum zu führen, dass er die Innenstadt nicht durchqueren muss.
4. Die Investitionen für den öffentlichen und privaten Verkehr sind an die vom Gemeinderat vorgegebenen Ziele der Investitionsplanung (grundsätzlich Selbstfinanzierung der Investitionen durch Abschreibungen) anzupassen.

### *Begründung*

Die Planung „Tram Region Bern“ erweist sich als Modellfall einer missglückten rein technokratischen „Planung von oben“. In einem viel zu frühen Zeitpunkt wurden mit den Zweckmässigkeits-Beurteilungen (ZMB) von 2008 die Weichen gestellt. Diese Entscheidungsgrundlagen enthalten kapitale Fehlaussagen. So wird etwa auf S. 24 f. der ZMB Ostermundigen behauptet, die „für das Strassenbild prägnanten Alleen“ blieben weitgehend erhalten. An der Viktoriastrasse müsse nur der Baumschnitt etwas angepasst werden, die „Raumwirkung Allee bleibt erhalten“, bei der Laubeggstrasse sei alles „problemlos“ und bei der Ostermundigenstrasse könnten höchstens jüngere Bäume wegen des Baumschnitts etwas ‚gerupft‘ aussehen.

Punkto Kostenschätzung lag der auf der Basis der ZMB formulierte Agglomerationsbericht 2009 mit 232 Mio. gegenüber der heutigen Kreditvorlage in der Höhe von 494.9 Mio. (ohne Viktoriaplatz, Eigerplatz und Rollmaterialbeschaffung) um mehr als die Hälfte zu tief und in Bezug auf die Auswirkungen auf die Innenstadt ging die ZMB fälschlicherweise davon aus, dass die heutige

Tramachse den Mehrverkehr problemlos bewältigen könne, während heute von der Notwendigkeit einer 2. Tramachse (zusätzliche Kosten nach heutigem Stand von 110 Mio. Fr.) ausgegangen wird. Seit 2008 ging es den Planern nur noch darum, den im kleinen Expertenkreis unter völlig falschen Annahmen getroffenen Variantenentscheid dem Volk und der Politik schmackhaft zu machen. An den „Mitwirkungsversammlungen“ war es nicht möglich, das Tramprojekt grundsätzlich infrage zu stellen, z. T. wurden nicht einmal mündliche Fragen an die Planungsverantwortlichen zugelassen. Die gewählte Lösung, Nachbau der Buslinie 10, lässt jede Innovation vermissen. Statt zukunftsorientiert Lösungen zu suchen, die den ÖV-Stau in der Innenstadt und am Bahnhofplatz /Bubenbergplatz reduziert, wird die Belastung in der Innenstadt vergrössert. Wie stellt man sich vor, dereinst eine Tramlinie 12 unterzubringen? Die Ausführungen auf S. 22 f. des IAFP 2015 – 2018 zeigen mit brutaler Deutlichkeit, dass der angemeldete Investitionsbedarf (der im Tiefbau hauptsächlich durch Verkehrsprojekte verursacht wird) die Vorgaben des Gemeinderates um etwa 150 Mio. übersteigt. Da eine derart massive Neuverschuldung politisch nicht konsensfähig ist, ginge die Realisierung der vorliegenden Tramvorlage zu Lasten anderer sozial und bildungspolitisch notwendiger Gemeindeaufgaben.

#### *Rückweisungsantrag der Fraktion SVP*

Die Vorlage wird mit folgenden Auflagen an den Gemeinderat zur Überarbeitung zurückgewiesen:

1. Es sei für den ÖV in der Stadt ein neues Verkehrskonzept zu erstellen, das insbesondere den folgenden Gesichtspunkten Rechnung trägt:
  - a) Verkehrsvermeidung ÖV in der Innenstadt
  - b) Unterirdische Linienführung für Tram aus Raum Belpstrasse bis Raum Bollwerk
  - c) Rasche Anbindung von Ostermundigen und Köniz direkt in den Raum Zentrum (z.B. Raum Bollwerk)
  - d) Erhalt des UNESCO Kulturlabels
  - e) Wirtschaftlich sinnvolle Planung und Abklärung Kostenvorteile Megabus
  - f) Keine präjudizierenden Nachteile für den Privatverkehr
  - g) Miteinander der verschiedenen Verkehrsträger
  - h) Schutz wertvoller Alleen.
2. Es seien weitere Abklärungen zu Tram Region Bern durchzuführen: a) Wie viel kostet das Tram Region Bern inkl. MWST zum Preisstand 2014, inklusive Viktoriaplatz und Eigerplatz, Verkehrsmanagement, Ausbau Breitenrain Teilprojekte, Ausbau Eigerplatz, Kosten Tramachse? b) Die Kosten für die 2. Tramachse und die anderen vorstehend genannten Positionen seien einzeln aufzuführen. c) welche Tramlinien müssen für TRB nun geopfert werden?
3. Es sei abzuklären, ob die UNESCO dem Tram Region Bern in der vorliegenden Form zustimmt. Eine schriftliche Erklärung der UNESCO wird verlangt.
4. Es seien weitere Abklärungen betreffend den Kapazitäten der Megabusse durchzuführen, insbesondere unter Berücksichtigung der Breite und nicht unter Berücksichtigung der Komfortzahlen, sondern der Typenzahlen der jeweiligen Hersteller. Es sei von den aktuellen Typenzahlen der bekannten Produzenten (vgl. Anhang) auszugehen. Die Angaben von VBZ (Verkehrsbetriebe Zürich), die offenbar von 3 Personen pro m<sup>2</sup> ausgehen, seien als Basis zu nehmen.
5. Es sei bei Professor Weidmann ein Ergänzungsgutachten in Auftrag zu geben, das von den neusten Zahlen der Megabusse (neuste Typen) ausgeht und das sich insbesondere zu vorge schlagenen alternativen Linienführungen ausspricht (Gesichtspunkt: möglichst rasche Verbindung von Ostermundigen z.B. via Guisanplatz oder Wankdorf und Köniz ins Zentrum, Entlastung ÖV in der Innenstadt.

#### *Begründung*

Bei der Planung wurden wesentliche Aspekte leider nicht genügend beachtet. Es wurde von altem Zahlenmaterial (Zahlen um 2005) ausgegangen und es wurden bei Bus und Tram nicht von den entsprechenden Typenzahlen der Busse ausgegangen. Insbesondere dem Aspekt, dass die Innenstadt von zusätzlichem ÖV-Verkehr möglichst entlastet werden sollte, wurde viel zu wenig Rechnung getragen. Auch wären unbedingt alternative Linienführungen zu prüfen. Der Gutachter konnte leider nicht zu allen relevanten Fragen Stellung nehmen, da dies nicht Bestandteil seines Auftrages war. Es rechtfertigt sich deshalb, ihm Ergänzungsfragen zu stellen, um diese Punkte zu klären. Die Annahme der Komfortzahlen von Bern Mobil war zudem wettbewerbsverzerrend. Ebenfalls ist dem Gesichtspunkt Rechnung zu tragen, dass auch bei TRB ohnehin viele Ersatzbusse angeschafft werden müssen. Die Megabusse könnten vorab in den Spitzenzeitender verwendet werden. Es kann hier auf die entsprechenden Unterlagen/Typenangaben der Hersteller verwiesen werden. Es wäre beim Vergleich geboten, die von der VBZ (Verkehrsbetriebe Zürich) verwendeten Richtgrößen zu verwenden.



*Ergänzungsanträge der Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün (PVS) zum Antrag des Gemeinderats*

2. Falls die **Gemeinde Ostermundigen und die Stadt Bern ihren Kostenanteil an Tram Region Bern genehmigen** und die Gemeinde Köniz ihren Kostenanteil an Tram Region Bern ablehnt, wird der Gemeinderat ermächtigt, den Abschnitt Eigerplatz bis Waldeck (Gemeindegrenze Bern-Ostermundigen) zu realisieren.
3. Falls die **Gemeinde Köniz und die Stadt Bern ihren Kostenanteil an Tram Region Bern genehmigen** und die Gemeinde Ostermundigen ihren Kostenanteil an Tram Region Bern ablehnt, wird der Gemeinderat ermächtigt, den Abschnitt Kursaal bis Dübystrasse (Gemeindegrenze Bern-Köniz) zu realisieren.
5. (neu) Der Gemeinderat stellt sicher, dass bei der Realisierung des Projekts Tram Region Bern die Vorgaben des Richtplans Veloverkehr eingehalten werden. Der Veloverkehr muss auf der ganzen Tramstrecke sicher und mit maximaler Durchlässigkeit vorwärtskommen.

*Ergänzungsanträge Fraktion FDP*

1. Für den Kostenanteil der Stadt Bern am Projekt Tram Region Bern werden **unter Vorbehalt der rechtskräftigen Zustimmung des Kantons Bern und der Eidgenossenschaft zur Finanzierung des Projekts** folgende Kredite bewilligt:  
29'000'000.00 Franken zulasten der zulasten der Investitionsrechnung, Konto xxx für den Projektbestandteil Strassenbau;  
25'600'000.00 Franken zulasten der Sonderrechnung Stadtentwässerung, Konto yyy für den Projektbestandteil Siedlungsentwässerung.
2. Falls die Gemeinde Ostermundigen und die Stadt Bern ihren Kostenanteil am Tram Region Bern genehmigen und die Gemeinde Köniz ihren Kostenanteil am Tram Region Bern ablehnt, wird **unter dem in Ziffer 1 erwähnten Vorbehalt** für den Abschnitt Eigerplatz bis Waldeck (Gemeindegrenze Bern-Ostermundigen) **ein Kredit von total 46'500'000.00 Franken (inkl. MWST) bewilligt und nach Verursacherprinzip der Investitionsrechnung bzw. der Sonderrechnung Stadtentwässerung belastet.**
3. Falls die Gemeinde Köniz und die Stadt Bern ihren Kostenanteil am Tram Region Bern genehmigen und die Gemeinde Ostermundigen ihren Kostenanteil am Tram Region Bern ablehnt, wird **unter dem in Ziffer 1 erwähnten Vorbehalt** für den Abschnitt Kursaal bis Dübystrasse (Gemeindegrenze Bern-Köniz) **ein Kredit von total 28'900'000.00 Franken (inkl. MWST) bewilligt und nach Verursacherprinzip der Investitionsrechnung bzw. der Sonderrechnung Stadtentwässerung belastet.**

*Eventualanträge Fraktion FDP*

Für den Fall, dass die Anträge der Fraktion FDP zu Ziffer 2 und Ziffer 3 des Antrags des Gemeinderates abgelehnt werden, werden folgende Eventualanträge gestellt:

2. Falls die Gemeinde Ostermundigen und die Stadt Bern ihren Kostenanteil am Tram Region Bern genehmigen und die Gemeinde Köniz ihren Kostenanteil am Tram Region Bern ablehnt, wird der Gemeinderat **unter Vorbehalt der rechtskräftigen Zustimmung des Kantons Bern und der Eidgenossenschaft zur Finanzierung des Projekts** ermächtigt, den Abschnitt Eigerplatz bis Waldeck (Gemeindegrenze Bern-Ostermundigen) zu realisieren.
3. Falls die Gemeinde Köniz und die Stadt Bern ihren Kostenanteil am Tram Region Bern genehmigen und die Gemeinde Ostermundigen ihren Kostenanteil am Tram Region Bern ablehnt, wird der Gemeinderat **unter Vorbehalt der rechtskräftigen Zustimmung des Kantons Bern und der Eidgenossenschaft zur Finanzierung des Projekts** ermächtigt, den Abschnitt Kursaal bis Dübystrasse (Gemeindegrenze Bern-Köniz) zu realisieren.

Vorsitzende *Tania Espinoza Haller*: Zum Vorgehen Folgendes; Wir werden zuerst eine Debatte über die Kreditvorlage zum Tram Region Bern führen, in der es um den städtischen Kos-

tenbeitrag von 54,6 Mio. Franken geht. Ich bitte Sie, in Ihren Fraktionsvoten allfällige Anträge zu begründen und gleichzeitig zu den übrigen Anträgen Stellung zu nehmen. Anschliessend werden wir über die beiden Rückweisungsanträge befinden und danach über die übrigen Anträge.

Sprecher PVS *Daniel Klauser* (GFL): Wir kommen nun zum eigentlichen Haupttraktandum, zum Tram Region Bern. In der vorhergehenden Debatte hätte man zeitweise meinen können, dass wir bereits darüber diskutieren. Vorhin ging es jedoch um die zweite Tramachse, damit das allen klar ist. Jetzt geht es um das Tram Region Bern, um das Grossprojekt, über das wir am 28. September in den drei Gemeinden Ostermundigen, Bern und Köniz befinden werden. Es geht um ein Grossprojekt mit einem Investitionsvolumen von rund 500 Mio. Franken, das drei Gemeinden betrifft und dessen Linienlänge 12,6 Kilometer beträgt. Die Kommission PVS hat das Geschäft ausführlich diskutiert. Im vorherigen Traktandum konnte der Eindruck entstehen, das sei nicht der Fall gewesen. Inklusiv der zweiten Tramachse diskutierten wir aber insgesamt während zwei ganzen PVS-Sitzungen über das Tram Region Bern; wir sprechen von zirka 6,5 Stunden, welche die Kommission für die Auseinandersetzung mit diesem Geschäft aufgewendet hat. Das Projekt ist weitgehend bekannt. Ich werde daher auf die wichtigsten und umstrittensten Punkte eingehen, die auch in der Kommission diskutiert wurden. Dabei handelt es sich namentlich um Bedarf und Kapazität von Tram und Bus sowie um die Linienführung und die Frage der Finanzierung.

Ich komme zum ersten Punkt, Bedarf und Kapazitäten. Es dürfte unbestritten sein, dass die Linie 10 heute sehr stark ausgelastet bis überlastet ist. Die Linie 10 transportiert 16,8 Millionen Fahrgäste pro Jahr. Das sind ungefähr gleich viele Gäste wie sämtliche Postautolinien im Kanton Bern insgesamt transportieren. In den Spitzenstunden verkehren die Busse im 3-Minuten-Takt, wobei der Komfort eingeschränkt ist, weil sie voll sind. Dies gilt insbesondere für Passagiere mit Kinderwagen sowie ältere und behinderte Personen. Die Überlastung der Linie betrifft vor allem das Gebiet der Stadt Bern. Das ist logisch, denn die stadteinwärts fahrenden Busse füllen sich unterwegs, und irgendwann sind sie eben voll. Die Prognosen gehen davon aus, dass aufgrund der städtebaulichen Entwicklung entlang dieser Linie mit einer weiteren Zunahme zu rechnen ist. Für 2030 wird aufgrund einer Prognose von 2007 mit 23 Millionen Fahrgästen gerechnet. Von den 23 Jahren, welche diese Prognose abdeckt, sind sieben bereits verstrichen, also fast ein Drittel. Bisher wurde diese Prognose aus dem Jahr 2007 übertroffen.

Beim Vergleich der Kapazitätsangaben von Bus und Tram ist Vorsicht geboten. Im Rat wurde darüber anhand von Vorstössen in den vergangenen Sitzungen auch schon diskutiert. Es ist entscheidend, von welcher Anzahl Personen pro Quadratmeter Stehplatzfläche bei den Berechnungen ausgegangen wird. Es ist umstritten, wie viele Personen pro Quadratmeter da zugrunde gelegt werden müssen. Man kann durchaus darüber diskutieren, was eine angemessene Anzahl Personen pro Quadratmeter sei, und das haben wir auch in der Kommission getan. Wichtig ist bei einem Vergleich zwischen Bus und Tram jedoch, dass man Gleiches mit Gleichem vergleicht und von derselben Anzahl Personen pro Quadratmeter ausgeht. Als Referent für die Vorstellung in der Kommission habe ich das detailliert untersucht. Das Verhältnis der Transportkapazitäten des Trams zu denen des Busses bleibt in etwa dasselbe, unabhängig davon, ob man zwei, drei oder vier Personen pro Quadratmeter nimmt. Ein Tram kann heute rund das Zweieinhalbfache eines Busses transportieren. Das ist ein Punkt bei den Anträgen der Kommission zur Botschaft: Anstelle von „2,5 Mal mehr Personen“ soll dort „rund 2,5 Mal mehr Personen“ stehen, um aufzuzeigen, dass es sich nicht um eine exakte Wissenschaft handelt, sondern dass dies ungefähr gilt. Beim Vergleich von Tram und Megabus ist es etwa ein Faktor 2. Das heisst, ein Megabus im 4-Minuten-Takt entspricht etwa einem heutigen Bus im 3-Minuten-Takt. Das Tram im 6-Minuten-Takt entspricht bezüglich der Kapazität einem

heutigen Bus im 3-Minuten-Takt plus 20 Prozent. Beim Tram besteht denn auch die Möglichkeit, einen 5-Minuten-Takt zu führen und damit die prognostizierte Nachfrage abzudecken. Insbesondere auch bezüglich des Komforts für ältere und behinderte Personen hat das Tram Vorteile gegenüber dem Bus, während ein schnelleres Ein- und Aussteigen zu mehr Fahrplanstabilität führt. Deshalb ist für die Mehrheit der Kommission das Tram auf dieser Linie die richtige Lösung.

Die Kommission hat zudem noch einmal die Frage der Linienführung ausführlich diskutiert. Dies ist wohl der umstrittenste Punkt bei diesem Geschäft, über den am heftigsten debattiert wird. Die Linienführung zwischen dem Viktoriaplatz und der Gemeindegrenze Ostermundigen, insbesondere die Frage der Alleen, führte dazu, dass diese Linienführung von den Kritikern des Tramprojekts bestritten wird und dass andere Varianten vorgeschlagen werden. Das Projekt Tram Region Bern basiert bekanntlich auf zwei Zweckmässigkeitsbeurteilungen, in denen viele Varianten geprüft wurden. Das Tram auf der bisherigen Linie 10, also die Linienführung, die nun vorliegt, erwies sich klar als die beste Variante. Nach Vorliegen des Vorprojekts und wegen der gegenüber der ZMB höheren Kosten wurde noch einmal überprüft, ob das korrekt sei. Im berühmten Gutachten Weidmann wird denn auch klar festgehalten, dass die Linienführung entlang der bestehenden Linie 10 die beste Lösung sei und dass die Variante via Guisanplatz zu viele Nachteile hätte. Zu nennen ist der Umweg, den diese Linienführung bringen würde, zudem wäre auf dem Abschnitt Ostermundigen–Viktoriaplatz als Ersatzlösung eine Buslinie nötig, was erhebliche Betriebskosten zur Folge hätte. Auch wird jetzt schon darüber diskutiert, dass am Guisanplatz wegen des Trams Richtung Wankdorf die Kapazität eingeschränkt ist.

Was die Alleen betrifft, muss darauf hingewiesen werden, dass gegenüber dem Vorprojekt eine gewichtige Anpassung vorgenommen wurde. Es geht um den Abschnitt Rosengarten. Die verschiedenen Ansprüche – einerseits der Erhalt der Alleen und andererseits die verkehrstechnisch optimale Lösung – liessen sich nicht vereinbaren. Der Gemeinderat entschied sich für eine Variante, die erlaubt, die Baumallee gegenüber dem Rosengarten zu erhalten. Das hat jedoch auch Nachteile: Die Kapazität des Knotens Laubeggstrasse wird damit reduziert, was in gewissen Situationen zu einem Rückstau auf der Laubeggstrasse führen kann. Insgesamt werden rund 30 Prozent des Baumbestands der Alleen erhalten. An der Viktoriastrasse liegt der Anteil etwa bei 40 Prozent. Zirka ein Drittel der bestehenden Bäume müssten aufgrund von Krankheiten demnächst ersetzt werden.

Zur Finanzierung: Die Gesamtkosten des Projekts liegen, wie gesagt, bei rund 500 Mio. Franken. Der Kostenanteil von Bund und Kanton beträgt drei Viertel, der Kostenanteil der Stadt liegt bei rund 10 Prozent. Konkret stimmen wir heute im Stadtrat und im September in der Volksabstimmung über die Genehmigung eines Kredits von 54,6 Mio. Franken inkl. MWST ab. Davon entfallen 29 Mio. Franken auf die Investitionsrechnung und 25,6 Mio. Franken auf die Sonderrechnung Siedlungsentwässerung.

Zu den Kommissionsanträgen: Zwei Anträge beziehen sich auf die Ziffern 2 und 3 des Antrags. Diese Ziffern regeln den Fall, dass nur zwei der drei Gemeinden zustimmen. Der Antrag des Gemeinderats ist nicht ganz präzise und könnte falsch verstanden werden. Deshalb beantragt die Kommission da eine Präzisierung. Es gibt auch einen Minderheitsantrag der Kommission, der dort auch die entsprechenden Beträge aufnehmen will. Es geht dabei also nicht um eine materielle Änderung, sondern eine Präzisierung der Aussagen. In der Kommission wurde ebenfalls diskutiert, ob diese Beträge ergänzt werden sollen. Die Mehrheit war der Meinung, dass sie nicht im Antrag stehen sollen. In der Abstimmungsbotschaft werden sie jedoch erwähnt. Das ist auch in den Anträgen zur Abstimmungsbotschaft ersichtlich. Dort gibt es eine geringfügige Komplikation, die zu Missverständnissen führen könnte. Wenn Bern und Ostermundigen zustimmen würden, würde auf dem Gebiet der Stadt Bern der Abschnitt Eigerplatz–Ostermundigen realisiert. Würden Bern und Köniz zustimmen, würde der Abschnitt

Kursaal bis Köniz realisiert. Diese beiden Varianten überschneiden sich jedoch im Abschnitt Eigerplatz bis Kursaal. Deshalb sind die zwei Beträge für diese beiden Varianten in der Summe nicht gleich dem Gesamtbetrag, wenn nur zwei Gemeinden zustimmen. Wenn nur Bern und Ostermundigen zustimmen, wird dieser Teil für 46,5 Mio. Franken realisiert, wenn Bern und Köniz zustimmen, wird Kursaal bis Köniz für 28,9 Mio. Franken realisiert. In der Kommission lag ein Antrag vor, wonach die Varianten, ob auch gebaut werden soll, wenn nur zwei Gemeinden zustimmen, in separate Abstimmungsfragen aufgeteilt werden sollen. In der Kommission wurde dieser Antrag jedoch abgelehnt.

Ein weiterer Antrag betrifft den Richtplan Veloverkehr: Bekanntlich sind die Tramschienen für Velos eine Herausforderung. Gefahrenstellen sollen nach Möglichkeit vermindert werden. Das entspricht der Meinung der Mehrheit der Kommission, welche diesen Antrag unterstützt.

Fazit: Die Mehrheit der Kommission PVS erachtet das Tram Region Bern als wichtigen Schritt für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Region Bern. Für eine Minderheit der Kommission überwiegen die Nachteile. Namentlich wurden die Alleen erwähnt, welche teilweise ersetzt werden müssen, die Behinderung des motorisierten Individualverkehrs sowie die formale Nichtverknüpfung mit der zweiten Tramachse, wie wir in der vorherigen Debatte auch schon hören konnten.

Die Kommission PVS empfiehlt dem Stadtrat diesen Kredit für das Tram Region Bern mit 7 gegen 3 Stimmen zur Annahme.

#### *Ordnungsantrag Theiler (GPB-DA)*

Führen einer Eintretensdebatte und separate Debatte über die einzelnen Anträge.

*Luzius Theiler (GPB-DA):* Ich stelle den Antrag, gemäss Artikel 50 Absatz 3 des Geschäftsreglements zunächst eine Eintretensdebatte zu führen und anschliessend über die einzelnen Anträge separat zu debattieren. Eine gemeinsame Debatte über Grundsätzliches sowie über sämtliche Anträge führt zu einem Durcheinander. Es geht um ein wichtiges Geschäft, und da sollte Klarheit herrschen, worüber man spricht. Ich bin überzeugt, dass mein Antrag die Diskussion nicht verlängern wird, vielmehr bringt er eine Strukturierung, damit man weiss, worüber man diskutiert.

*Vorsitzende Tania Espinoza Haller:* Ich möchte noch Folgendes anführen: Natürlich können die Ratsmitglieder jederzeit einen Ordnungsantrag stellen. Wir haben jedoch lange mit dem Ratsbüro besprochen, welche Varianten praktisch seien und wie man die Debatte strukturieren könnte. Wir beschlossen, die Kreditvorlage, zu der zehn Anträge vorliegen, als Erstes zu behandeln. Es ist zumutbar, dazu in globo Stellung zu nehmen. Getrennt davon wird die Abstimmungsbotschaft diskutiert mit 70 Anträgen, die ebenfalls in globo behandelt werden. Wir überlegten uns also durchaus etwas dabei. Zudem ist die Traktandierung Sache des Büros. Selbstverständlich stimmen wir über anderslautende Anträge ab, und das machen wir auch jetzt.

#### **Beschluss**

Der Stadtrat lehnt den Ordnungsantrag ab (18 Ja, 40 Nein, 6 Enthaltungen). *Abst.Nr. 027*

**Die Sitzung wird um 19 Uhr unterbrochen.**

Namens des Stadtrats

Die Präsidentin: *Tania Espinoza Haller*

Die Protokollführerin: *Priska Vogt*

**Präsenzliste der Sitzung 20.30 bis 23.40 Uhr**

*Vorsitzend*

Präsidentin Tania Espinoza Haller

*Anwesend*

Christa Ammann	Erich Hess	Patrizia Mordini
Peter Ammann	Kurt Hirsbrunner	Seraina Patzen
Cristina Anliker-Mansour	Mario Imhof	Stéphanie Penher
Mess Barry	Daniel Imthurn	Judith Renner-Bach
Henri-Charles Beuchat	Ueli Jaisli	Pascal Rub
Manfred Blaser	Roland Jakob	Kurt Rügsegger
Regula Bühlmann	Bettina Jans-Troxler	Sandra Ryser
Yasemin Cevik	Stefan Jordi	Leena Schmitter
Rithy Chheng	Dannie Jost	Martin Schneider
Nathalie D'Addezio	Nadja Kehrli-Feldmann	Hasim Sönmez
Dolores Dana	Daniel Klauser	Lena Sorg
Michael Daphinoff	Fuat Köçer	David Stampfli
Bernhard Eicher	Michael Köpfli	Michael Steiner
Alexander Feuz	Martin Krebs	Matthias Stürmer
Claudio Fischer	Marieke Kruit	Bettina Stüssi
Benno Frauchiger	Hans Kupferschmid	Michael Sutter
Rudolf Friedli	Lea Kusano	Luzius Theiler
Jacqueline Gafner Wasem	Annette Lehmann	Regula Tschanz
Thomas Göttin	Daniela Lutz-Beck	Gisela Vollmer
Hans Ulrich Gränicher	Martin Mäder	Nicola von Greyerz
Claude Grosjean	Peter Marbet	Manuel C. Widmer
Lukas Gutzwiller	Melanie Mettler	Rolf Zbinden
Isabelle Heer	Christine Michel	Christoph Zimmerli

*Entschuldigt*

Katharina Altas	Franziska Grossenbacher	Halua Pinto de Magalhães
Rania Bahnan Buechi	Philip Kohli	Lilian Tobler
Sabine Baumgartner	Lukas Meier	Janine Wicki
Simon Glauser		

*Vertretung Gemeinderat*

Franziska Teuscher BSS

*Entschuldigt*

Alexander Tschäppät PRD	Alexandre Schmidt FPI	Ursula Wyss TVS
Reto Nause SUE		

*Ratssekretariat*

Daniel Weber, Ratssekretär	Nik Schnyder, Ratsweibel
Christine Gyax, Protokoll	Susy Wachter, Sekretariat

*Stadtkanzlei*

Jürg Wichtermann, Stadtschreiber  
 Monika Binz, Vizestadtschreiberin

2014.TVS.000048

## 9 Fortsetzung: Tram Region Bern: Ausführungskredit (Abstimmungsbotschaft)

*Luzius Theiler* (GPB-DA): Mein Rückweisungsantrag ist ganz bewusst offen gefasst. Er kritisiert, dass dieses Projekt von oben nach unten statt von unten nach oben entwickelt wurde. Ein kleiner Kreis von Experten und diverse Begleitgruppen, die auch zum Kreis der Behörden zählen, haben das Projekt im Jahr 2008 ausgearbeitet und in einem sogenannten Zweckmässigkeitsbericht in einen Buchstaben gegossen. Seitdem wurde das Vorhaben von oben nach unten durchgeboxt und einem nach Strich und Faden aufgeschwatzt. Man hat zwar als Alibi sogenannte Mitwirkungsversammlungen organisiert. An diesen Mitwirkungsversammlungen wurde wiederum von den erlauchten Experten orientiert. Es hiess jeweils, dies sei ein durchdachtes Projekt und es gebe keine Alternative. An einer Versammlung durfte man den Experten nicht einmal Fragen stellen, sondern diese nur auf Zettel notieren. Einige Zettel wurden dann ausgewählt und die Fragen beantwortet. Dies ist ein Musterbeispiel einer verfehlten und technokratischen Planung, bei der die Experten zugleich wesentlich von diesem Projekt profitieren. Stellen Sie sich das einmal vor: Normalerweise fallen bei einem Bauprojekt bis zu 20 Prozent der Honorare auf Architekten, Ingenieurinnen, Planer, Expertinnen etc. Geht man von der offiziellen Zahl von 500 Mio. Franken aus, sehen Sie, um was für Summen es sich dabei handelt. Diese Fachpersonen bringen dann den Mut nicht mehr auf, ihre Meinung zu ändern. Alle waren von Beginn weg auf einer Linie. Und dieser Umstand ist eine wesentliche Kritik von unserer Seite. Wie erwähnt stelle ich einen offenen Rückweisungsantrag. Es ist schlecht möglich zu monieren, es sei von oben alles festgelegt worden, um dann gleichzeitig zu eröffnen, wie man es hätte anders machen sollen. Stattdessen sollte man – ähnlich wie beispielsweise beim Planungsprozess Schützenmatte – alle Interessierten, Beteiligten und Betroffenen zusammenbringen, um unter Mitwirkung breiter Kreise ein neues Projekt, neue Lösungen auszuarbeiten. Ob diese neuen Lösungen aus einer anderen Tramführung, neuen Autobuslinien oder vielleicht aus anderen Fahrzeugen bestehen, möchte ich nicht vorwegnehmen. Das muss sich dann zeigen. Die einzigen Vorgaben sind die Bäume, die bestehen bleiben müssen. Und die Innenstadt darf nicht mit Mehr-Verkehr belastet werden. Ich bin ein Grüner – und als Grüner ist man einfach nicht fürs Abholzen von Alleen. Das ist ein No-go. Die Alleen, die Bäume sind wichtig für das Klima, das Leben und Wohlbefinden in der Stadt. Sie können nicht einfach verpflanzt und versetzt werden, so wie dies die Befürworter des Projekts hervorheben. Sie sagen, die Alleen würden nicht abgeholzt, sondern versetzt. Das ist doch ein Hohn, denn eine Allee kann nicht versetzt werden. Eine Allee benötigt 30 bis 50 Jahre, bis sie wieder gewachsen ist. Und ob sie unter den neuen Bedingungen überhaupt wächst, ist eine andere Frage. Betrachten Sie einmal diese hässlichen Bäume, die man im Westen neu angepflanzt hat. Das geht nicht. Dass man eine Allee einfach versetzen und neu pflanzen könne und diese sei dann erst noch schöner als die heutige, ist PR-Geschwafel.

Zur Verkehrsbelastung in der Innenstadt brauche ich keine weiteren Ausführungen zu machen. Die Tramwände sind allen bekannt und unter dem Baldachin kann man nicht mehr umsteigen, weil die Wege stets versperrt sind. Das soll mit diesem Projekt noch weiter verstärkt werden. Weiter sind die Kosten von 500 Mio. Franken zu berücksichtigen. Wahrscheinlich werden sie noch um einiges höher sein. Bekanntlich stiegen die Kosten für das kleine Stück nach Kleinwabern innert kurzer Zeit von 40 auf 60 Mio. Franken. Ein weiterer Kritikpunkt: Man ging bei diesem Projekt im Jahr 2008 von völlig falschen Voraussetzungen aus. Aufgrund von damaligen Expertenerkenntnissen wurde Entscheide getroffen, die sich allesamt als katastrophal falsch erwiesen haben. Ich zitiere diese in der Begründung zu meinem Antrag: Man hatte

damals hervorgehoben, die Bäume könnten bestehen bleiben, dies sei überhaupt kein Problem; sie sähen dann vielleicht nicht mehr so schön aus. Diese Aussage war völlig falsch. Weiter wurde erwähnt, das Ganze koste 232 Mio. Franken. Heute sind es 500 Mio. Franken und die Wahrheit wird bei 700 Mio. Franken liegen, wenn alles eingerechnet wird: die neuen Fahrzeuge, die Unterstände für die neuen Fahrzeuge und all die Änderungen beim Eigerplatz, Viktoriaplatz etc. Und dann kommen die üblichen Mehrkosten dazu. Es sei nur der Rütli-Tunnel in Ostermundigen erwähnt. Das Projekt ist zudem mit einigen Unsicherheiten behaftet. Überdies ist es – und das schleckt keine Geiss weg – velofeindlich. Man muss sich entscheiden: Priorität Velostadt oder Tramstadt. Beides geht nicht. Das wurde in der Vernehmlassung von Pro Velo sehr schön ausgeführt: „Man kann keine Tramanlage zum Vorteil des Veloverkehrs bauen.“ Und weiter: „Die Rückmeldungen von Benutzenden solcher Anlagen im Betrieb (Tram Bern West) sind durchwegs negativ, beispielsweise werden direkte Veloverbindungen gemieden oder auf Grund schwierig fahrender Stellen auf Velos verzichtet.“ Das sei denjenigen ins Notizbuch geschrieben, die stets das Tram Bern West als grosses Vorbild genommen haben. Alles sei wunderbar gelaufen, und die Reaktionen seien alle positiv etc. Das stimmt in diesem Punkt und auch in anderen Punkten nicht. Ich kenne viele Personen in Bern West. Einige sehen das Tram als Vorteil, andere vermissen aber die Schnellkurse. Im Übrigen sind die Trams in Stosszeiten genau so voll, weil man die Intervalle reduziert hat.

Zum Schluss noch eine Bemerkung an die betreffende linke Seite des Rats: Man kann nicht so viel Geld ausgeben, ohne dass es auf Kosten anderer wichtiger sozialer und schulpolitischer Anliegen der Stadt ginge. Das hat Finanzdirektor Alexandre Schmidt – er ist jetzt nicht anwesend – in der „Berner Zeitung“ deutlich gemacht. Was investiert wird, muss durch andere Einsparungen im Budget wettgemacht werden. Auch wenn die Kosten nicht sofort anfallen, werden diese in jedem Jahr wieder fällig durch Zins- und Abschreibungskosten. Und das geht auf Kosten anderer Anliegen. Dessen muss man sich bewusst sein. Wenn Sie diesem über-rissenen, grössenwahnsinnigen Projekt zustimmen, so dürfen Sie sich nachher nicht über Sozialabbau und Kürzungen bei der Kulturförderung beklagen.

#### *Applaus von der Tribüne*

Vorsitzende *Tania Espinoza Haller*: Wir wissen, dass viele Gäste auf der Tribüne sitzen. Grundsätzlich ist es schön, dass Sie sich für die Themen interessieren. Gemäss Geschäftsreglement des Stadtrats ist es jedoch nicht zulässig zu applaudieren. Aber wir freuen uns über Ihre Anwesenheit.

*Alexander Feuz* (SVP): Vorab möchte ich gegen das Vorgehen der Ratsführung protestieren. Wir sehen uns nun gezwungen, bestimmte Änderungen vorzunehmen. Beim Projekt Tram Region Bern wird wie folgt vorgegangen: Es gibt Denkverbot, Scheuklappen und man hat Ja zu sagen.

Die engen Stellen in der Stadt sind offensichtlich, sei es beim Hirschengraben, beim Kocher-park oder im Raum Zytglogge, Einige von Ihnen kennen sich das Chaos, das entsteht, wenn ein Tram Bremsprobleme hat.

Zudem bin ich enttäuscht: Das Tram Region Bern ist ein Generationenprojekt, ein grosser Wurf – und nun beschränkt man die Redezeit bereits beim Traktandum zur zweiten Tramachse. Im Weiteren stellt sich die Frage zum UNESCO-Kulturlabel. Ich rufe in Erinnerung: Dresden hat das UNESCO-Weltkulturerbe aufgrund einer Autobahnbrücke verloren. In der Stadt Bern will man nicht einmal die Auflagen der UNESCO aufnehmen; damit habe ich grosse Mühe. Wir kämpfen gegen jedes Dachfenster, das ein wenig zu gross ist. Aber über derart entscheidende Anliegen soll hier nicht debattiert werden. Regierungsrätin Barbara Egger und Gemeinderätin Ursula Wyss haben gesprochen und wir haben dem zu folgen. Der Zeitung ist



zu entnehmen, dass die SP-Nord ihre Einsprache zurückgezogen hat. Ich prophezeie, dass ebenso Pro Velo zurückziehen wird. Wir hatten zuvor eine Placebo-Abstimmung zur zweiten Tramachse. Ob diese finanziell je realisiert werden kann, wissen wir nicht. Denjenigen Personen, die der Meinung sind, es komme dann mit der Veloachse alles gut, gebe ich zu bedenken – und das hat bereits der Vertreter der PdA erwähnt: Die Vorlage ist eine Richtlinienmotion und deshalb liegt das Vorhaben noch in den Wolken. Es ist möglich, dass der Grosse Rat, wie beispielsweise bei einer Linie ins Eriz, der Meinung ist, sie sei betrieblich nicht notwendig. Ich kann nicht genug betonen, dass die ganze Debatte in der PVS unter dem Damoklesschwert des Ordnungsantrags gestanden ist. Es wird für die Nachwelt interessant sein zu wissen, wer den Ordnungsantrag gestellt hat.

Nun habe ich drei Vorbemerkungen – insbesondere zu den teilweise falsch dargestellten Punkten: Wir sind nicht Tram-Gegner, sondern bekämpfen hier ein konkretes Tram-Projekt, das nicht gut ist. Es ist kein Tram für Bern, sondern eine Katastrophe. Einige Aspekte wurden nicht angedacht. Zudem möchte ich unter den Vorbemerkungen auch erwähnen, dass wir keineswegs versucht haben, die Debatte zu verzögern. Ich möchte noch einmal in Erinnerung rufen: Ich hatte zu jenem Zeitpunkt den Ordnungsantrag gestellt, zuerst die Vorlage Tram Region Bern und erst danach die zweite Tramachse zu behandeln. Es wird für die Historiker von Interesse sein zu wissen, wer den Antrag gestellt hat, dies anders zu traktandieren. Ein entscheidender Punkt sind die Voraussetzungen: Wie bereits erwähnt, ist man von alten Zahlen ausgegangen und das Vorgehen war auch nicht sauber – was mich nicht überrascht. Die Befürworter beanspruchen mehr oder weniger mit staatlicher Hilfe ein PR-Büro: mundi consulting. Zudem wurde an den sogenannten Informationsveranstaltungen bei kritischen Fragen mitgeteilt, dass man aus zeitlichen Gründen dazu keine Stellung nehmen könne. Die mundi consulting ist sehr aktiv. Bevor die Pressekonferenzen stattfinden, gibt sie bereits Gegendarstellungen mit teilweise absolut falschen Zahlen ab. Ich habe beispielsweise nie gesagt, man müsse von acht Personen pro Quadratmeter ausgehen. Ich habe stets erwähnt, es seien die Zahlen der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) zu berücksichtigen. Das sind drei Personen pro Quadratmeter. Bereits heute gibt es sowohl in Bussen wie in Trams Situationen mit acht Personen pro Quadratmeter. Man muss Gleiches mit Gleichem vergleichen. In Anbetracht dieser Propagandaoffensive kann ich Ihnen noch ein Musterbeispiel erzählen: Heute hatten wir eine Pressekonferenz der überregionalen Gruppe „Tram Region Bern - so nicht“. Und wer war dort anwesend? – René Wirz, Projektleiter der mundi consulting, der sich zuerst in der Rolle des Journalisten gefallen wollte. Es erstaunt mich, wenn man zu solchen Mitteln greift. Es ist auch interessant zu wissen, wer im Verwaltungsrat dieser mundi consulting sitzt. Da ist ein prominenter alt-Grossrat der FDP zu finden. Ebenfalls interessant: Im Unterstützungskomitee befinden sich gewisse Ingenieurbüros aus dem Raum Burgdorf, die sich hier für die Tram-Sache einsetzen. Das sind die Planken, die ich Ihnen zuwerfen wollte. Ich bitte die Medien, diese Sachverhalte aufzunehmen, denn wir haben nicht die Möglichkeiten dazu.

Zum Rückweisungsantrag: Ich bedaure sehr, dass man wichtige Punkte nicht ausführen konnte. Das ist meines Erachtens gewollt, weil man das vorliegende Projekt kritiklos durchwinken soll.

Was fordern wir? Wir möchten ein neues Verkehrskonzept, bei dem gesamthaft nach Lösungen gesucht werden soll. Wir wollen den Mehr-Verkehr in der Innenstadt vermieden. Wir haben nichts dagegen, wenn die Menschen von Ostermundigen und Köniz nach Bern kommen; das soll so sein. Aber es gibt andere Lösungen: Es gibt Eilbusse, S-Bahn-Linien und andere Linienführungen, die sinnvoll sind und die man versprochen hat. In Anbetracht der wertvollen Innenstadt kämen auch unterirdische Lösungen infrage. Und auch entscheidend ist, wie zuvor erwähnt, das UNESCO-Weltkulturerbe. Es gilt, Varianten wie der Doppelgelenkbus abzuklären. Die herumgebotenen Zahlen von mundi consulting stimmen nicht. Betrachten Sie die Typenblätter, die Vorschriften von Bernmobil und deren Ausbildungsunterlagen sowie die Ka-

pazität der Busse und die Berechnungsart. Es darf auch keine präjudizierenden Nachteile für den Privatverkehr geben. Wir sind für ein Miteinander der verschiedenen Verkehrsträger und mir ist schleierhaft, weshalb man sich über den Schutz dieser Alleen hinwegsetzen will. Jedes Kind weiss, dass die Bäume kaputt gehen, wenn um sie herum gebaut wird. Der Stadtgärtner war zumindest ehrlich und hat gesagt, er könne nicht garantieren, dass die Bäume unversehrt blieben. Ich kann Ihnen Beispiele vom Kirchenfeld, vom Bundesarchiv, nennen. Da hat man auch um den Baum herum gebaut und dieser ist wenige Jahre später kaputt gegangen.

In Ziffer 2 des Antrags geht es um die Frage der Kosten: Der Stadtpräsident hat am 14. März 2014 erwähnt, wie wichtig das Tram Region Bern für den Eigerplatz sei. Ich gehe davon aus, dass beim Eigerplatz nur Tramhäuschen und Schiene betroffen sein werden und nicht die ganze Umgestaltung. Dasselbe gilt für das Projekt im Breitenrain. Ich garantiere bereits jetzt, dass sich die Kosten nicht auf 494 Mio. Franken, sondern auf 700 Mio. Franken belaufen werden. Betreffend UNESCO finde ich es eine Katastrophe, dass man die Auflagen nicht abklären will und bereit ist, das UNESCO-Kulturlabel aufs Spiel zu setzen. Beim Megabus sind wir der Meinung, dass man diese Lösung in Betracht ziehen soll. Bei den Kapazitäten sind Äpfel mit Äpfeln zu vergleichen und nicht Birnen mit Birnen. Es gibt neue Konzepte wie van Hool und Hess mit grosser Kapazität. Diese Busse können enge Radien fahren, wie auf den betreffenden Homepages zu sehen ist. Weiter bitte ich die Presse, folgenden Sachverhalt zu betrachten: Gemeinderätin Ursula Wyss hat zwecks Demonstration acht Personen gebeten, sich auf einem Quadratmeter zu versammeln. Bereits damals habe ich protestiert, man solle Gleiches mit Gleichem vergelten und die Typenblätter betrachten. So wären in Tram und Bus acht Personen dasselbe. In Spitzenzeiten würde ich an einem warmen Sonntagnachmittag auf der Linie Tierpark-Elfenau auch kein Tram einsetzen. Megabusse und Eilkurse wären gute Lösungen, sofern man sie will.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist das Gutachten: Die Befürworter berufen sich jeweils auf das Gutachten von Professor Weidmann. Meines Erachtens sollte man den Mut haben, ein Ergänzungsgutachten zu erstellen. Wenn Sie beachten, was Professor Weidmann sonst noch gefordert hat, sehen Sie, dass er beispielsweise in Luzern die Lösung der Megabusse unterstützt hat. Deshalb wäre ein Ergänzungsgutachten zumindest angebracht. Wenn Sie den Mut dazu nicht haben, ist dies ein weiteres Zeichen von Feigheit. Meine Redezeit ist langsam zu Ende. Ich kann vielleicht noch punktuell etwas zu den Megabussen sagen. Schauen Sie einmal, wie viele Türen ein Tram im Vergleich zum Megabus aufweist. Berechnen Sie die Anzahl Personen, die ein- und aussteigen können. Unter diesem Gesichtspunkt hat der Megabus sogar Vorteile. Ich bitte auch im Hinblick auf die Zukunft um ein klares Nein. Das Projekt ist ein politischer Murks von Rot-Grün-Mitte.

Vorsitzende *Tania Espinoza Haller*: Zuvor habe ich die Fraktionen gebeten, zuerst zu den eigenen Anträgen Stellung zu nehmen, dann zu den weiteren vorliegenden Anträgen inkl. Stellungnahme zu den Rückweisungsanträgen. Soeben haben Sie die Voten dazu gehört. Zur Präzisierung: Alexander Feuz hat den Rückweisungsantrag als Einzelperson gestellt und nicht als Fraktion. Dies ist auf der Tischvorlage anders aufgeführt.

### **Fraktionserklärungen**

*Daniel Klauser* (GFL) für die GFL/EVP-Fraktion: Ich greife die Bemerkung von Alexander Feuz zu den Türen auf. Der Megabus hat fünf Türen, das Tram hat deren sieben. Das Aus- und Einsteigen geht also schneller mit dem Tram. Wenn ich alle unkorrekten Aussagen im Votum meines Vorredners korrigieren möchte, dann wäre ich wohl in einer Stunde noch nicht zu Ende. Ich werde nun diejenigen Argumente aufzählen und die Debatte aus meiner Sicht auf diejenige Ebene führen, wo sie stattfinden soll, nämlich auf die grundsätzliche Frage: Will man

das Tram Region Bern oder will man es nicht? Es wird heute Abend viel diskutiert werden und es besteht die Gefahr, dass wir uns in Details verlieren und vor lauter Bäumen den Wald nicht mehr sehen. Ich nehme es vorweg: Die GFL/EVP-Fraktion stimmt dem Kredit Tram Region Bern zu. Es gibt zahlreiche Gründe, die für das Tram Region Bern sprechen. Ich möchte aus meiner Sicht die drei wichtigsten erläutern: Das Tram Region Bern schafft Lebensqualität. Ein gut funktionierender öV ist zentral für die Lebensqualität in der Stadt Bern, für die Lebensqualität derjenigen, die das Tram benutzen, insbesondere auch für ältere Menschen und Menschen mit Behinderung. Der Komfort und die Lebensqualität der Leute, die in der Stadt wohnen, steigen klar im Vergleich zu den vollgestopften Bussen. Dank einem guten öV ist eine Reduktion des MIV möglich. Das erlaubt, die Quartiere von Verkehr und damit von Lärm und Abgasen zu entlasten. Deshalb Ja zum Tram Region Bern, weil dieses Vorhaben mehr Lebensqualität schafft.

Ich komme zum zweiten Punkt: Das Tram Region Bern bedeutet auch Klimaschutz. Wie erwähnt ist ein guter öV wichtig, um die Leute zum Umsteigen auf den öV zu bewegen. Heute gibt es viele Personen, die den 10er-Bus meiden, weil er überfüllt und aufgrund des dichten Takts teilweise unpünktlich ist. Zumindest ein Teil dieser Personen ist mit dem MIV unterwegs. Das Tram Region Bern schafft die nötige Kapazität, damit der Umsteigeeffekt vom MIV auf den öV stattfinden kann. Die Zahlen zum Tram Bern West illustrieren das eindrücklich. Der MIV hat gegenüber früher um sieben Prozent abgenommen, während die öV-Benutzung um 23 Prozent zugenommen hat. Mit dem Umsteigeeffekt, den man dank eines guten öV mit dem Tram Region Bern erzielen kann, leistet das Projekt einen Beitrag zum Klimaschutz.

Zum dritten Punkt: Das Tram Region Bern ist auch Landschaftsschutz. Es schafft die öV-Kapazität für eine innere Verdichtung. Der Ausflug, den die drei Parlamente von Köniz, Bern und Ostermundigen entlang der Tramlinien machen konnten, hat gezeigt, wie viel Potenzial für innere Verdichtung insbesondere in Ostermundigen vorhanden ist. Wenn an solchen Orten statt irgendwo auf der grünen Wiese gebaut wird, dann schützt dies die Landschaft. Es ist deshalb kein Wunder, hat das Parlament von Ostermundigen dem Kredit, den Ostermundigen fürs Projekt beitragen muss, mit 31 zu 1 Stimme zugestimmt.

Es ist auf eine Art paradox: Ein Teil der Gegner des Trams führen den Landschaftsschutz ins Feld, aber das Tram Region Bern ist ein Projekt, das helfen kann, die Zersiedelung zu bremsen.

Fazit: Das Tram Region Bern schafft Lebensqualität, schützt das Klima und schont die Landschaft. Aus diesen Gründen wird sich die GFL/EVP-Fraktion für das Tram Region Bern einsetzen. Auch deshalb, weil das Tram Region Bern in erster Linie der Bevölkerung in der Stadt Bern nützt, dort, wo heute die Busse verstopft sind.

*Stéphanie Penher* (GB) für die GB/JA!-Fraktion: Für jedes grosse Projekt, ob man es Zukunftsprojekt oder Generationenprojekt nennt, gibt es vielleicht bessere Alternativen. Klar ist aber auch, dass jede Alternative Gewinner und Verlierer und deshalb auch Kritiker hat. Die Linienführung, die Art des Fahrzeugs, die Gestaltung von Strassenraum, die blöden Gleise, die beklagenswerte Abholzung der Bäume oder auch die Verschiebung eines Schlittelhangs. Wir entscheiden uns heute für oder gegen die Ergebnisse eines langen Prozesses. Dieser Planungsprozess hat einiges gekostet und diese Kosten sind mehrfach durch demokratisch gewählte Gremien abgesegnet worden. Deshalb stehen wir heute nicht vor einem fait accompli, sondern vor einem ausgewogenen, zukunftsgerichteten Baukredit, der auch partizipativ entstanden ist. Den Bauentscheid wird abschliessend die Bevölkerung der drei Gemeinden am 28. September 2014 fällen.

Kein Tram heisst: mehr Autos, mehr Stau und Belastung in den Quartieren und sicher keine bessere Lebensqualität. Auch wenn wir die Wachstumsprognosen kritisieren: Fakt ist, dass die 10er-Linie mehr Leute transportiert als alle Postautos im Kanton Bern. Fakt ist, dass ent-

lang der 10er-Linie Arbeitsplätze und Wohnungen entstehen, und zwar dort, wo es auch aus raumplanerischer Sicht Sinn macht.

Sollen in Zukunft mehr Personen aus Köniz, Ostermundigen und Bern den öffentlichen Verkehr nutzen, muss das Platzangebot ausgebaut werden. Der motorisierte Verkehr in der Stadt Bern und in den drei Gemeinden soll weiter reduziert und die Lebensqualität erhöht werden. Ein attraktives öV-Angebot führt zu einem positiven Umsteigeeffekt vom Auto auf das Tram oder auf den Bus. Die Erfahrungen mit dem Tram Bern West haben es gezeigt: Ich wiederhole diese Zahlen nicht. Ich sage nur, was im stärker motorisierten Bern West möglich war, muss selbstverständlich in anderen weniger motorisierten Quartieren auch machbar sein.

Mit dem Tram Region Bern wird am richtigen Ort verdichtet. Die Einfamilienhäuschen-Siedlung im Grünen mit ihrer S-Bahnhaltestelle darf aus wachstumskritischer Sicht an den Pranger gestellt werden. Aber Beim Tram Region Bern befinden wir uns in einer urbanen, bereits stark beanspruchten Gegend. Hätten Ostermundigen, Bern und Köniz bereits zur Grossgemeinde Grosswabern fusioniert, würde man das Tram Region Bern als nachhaltige öV-Entwicklung für die Stadt der kurzen Wege feiern. Bern ist kein Museum. Der Strassenraum, der seit Jahrzehnten gleich aussieht, soll veränderbar sein – auch für die nächste Generation. Aber auch uns schmerzt der Verlust eines Teils der Alleebäume, die einen grossen Beitrag zur Lebensqualität leisten. Das Grüne Bündnis hat sich allerdings in allen bisherigen Mitwirkungen mit Erfolg – wie heute ersichtlich ist – dafür eingesetzt, dass möglichst viele Bäume erhalten bleiben. Klima- und umweltpolitisch betrachtet bringt das Tram jedoch einen grossen Gewinn. Die Alternative wären mehr Autos und Megabusse. Dies würde für die Umwelt massive Verschlechterungen bringen. Die Stadt versucht nun, 40 Prozent der gesunden Bäume an der Viktoriastrasse zu erhalten. Die Baumreihe gegenüber dem Rosengarten und eine Alleereihe gegenüber der Siedlung Baumgarten bleiben erhalten. Die gefälltten Bäume werden alle durch sechs Meter hohe Bäume ersetzt: Spitzahorn, Esche, Stileiche und Sommerlinde, um einige zu nennen. Der teilweise Ersatz der Alleebäume verhindert auch, dass man in einigen Jahren alles neu anpflanzen muss.

Die GB/JA!-Fraktion sagt heute Ja zum Tram Region Bern, aber nicht bedingungslos! Das nächste Leuchtturm-Projekt im Raum Bern soll ein Veloprojekt sein. Das Velo ist in der Stadt das schnellste und zusammen mit dem Zu-Fuss-Gehen auch das gesündeste Verkehrsmittel. Nach dem Tram Region Bern verlangen wir eine völlig neue Prioritätensetzung, denn gerade das Velo hilft, den öV zu entlasten und ist das umweltfreundlichste Verkehrsmittel. Heute sprechen wir von einer Tram-Renaissance in den Städten. Morgen braucht es dringend eine Velo-Renaissance.

Wir werden die Rückweisungsanträge klar ablehnen und das vorliegende Projekt unterstützen.

*Bernhard Eicher* (FDP) für die FDP-Fraktion: Ich erlaube mir zwei Vorbemerkungen. Nach meiner Überzeugung bedeutet Demokratie, Andersdenkende zu respektieren, auch wenn sie einem auf die Nerven gehen. Wir haben nun die Debatte zum Tram Region Bern erlebt und zuvor diejenige zur zweiten Tramachse. Die Diskussion verlief ziemlich emotional. Das haben wir bereits an Medienkonferenzen festgestellt. Wenn wir nun beginnen, einander gegenseitig ins Wort zu fallen beziehungsweise uns gegenseitig in Medienkonferenzen zu setzen oder zu versuchen, mit Anträgen die Gegenmeinung mundtot zu machen, dann erreicht man nur eine Sache: Die Debatte wird noch gehässiger als sie teilweise bereits ist und ufert letztlich in persönliche Konflikte aus – was sehr zu bedauern wäre. In dem Sinn hoffe ich, dass wir den Tiefpunkt bei der zweiten Tramachse erreicht haben und uns langsam wieder unseren gesitteten Überlegungen widmen können.

Zweite Vorbemerkung: Beim Tram Region Bern wird gerne von einem Leuchtturmprojekt oder von einem Jahrhundertprojekt gesprochen. Wer eine solche Wortwahl benutzt, unterstreicht

unseres Erachtens nicht primär die Wichtigkeit des Projekts, sondern eher, dass er wohl gerne kleine Brötchen backt. Ich möchte daran erinnern: Es geht um eine Kapazitätserweiterung bei einer bestehenden Linie. Wie wir letzte Woche lesen konnten, ist jedoch umstritten, ob die Kapazität wirklich erhöht wird. Ich denke nicht, dass das Tram Region Bern ein Jahrhundert- oder Leuchtturmprojekt ist. Das wäre vielleicht eine Swiss-Metro oder die Untertunnelung des Gotthards damals. Aber sicher nicht, wenn man auf einer bestehenden Linie das Fahrzeug wechselt und vielleicht ein wenig mehr Kapazität erreicht. Die FDP-Fraktion hat sich bis anhin nicht von der 1,8 Mio. Franken schweren Kampagne verleiten lassen und versucht, das Projekt selbständig zu beurteilen. Wir sind zum Schluss gekommen, dass das vorliegende Projekt unbrauchbar ist. Deshalb braucht es für uns klar eine Ehrenrunde. Die Forderung nach einer Ehrenrunde stellen wir nicht zum ersten Mal. Wir haben dies bereits zusammen mit der SVP- und der BDP/CVP-Fraktion in die Debatte eingebracht, als es um den Projektierungskredit ging. Wir haben Verbesserungsvorschläge eingebracht, die ignoriert wurden. Man hat versucht, das Projekt, so wie es bereits seit längerer Zeit bekannt ist, eins zu eins durchzusetzen; und man versucht es anscheinend weiterhin, mit einer teuren Kampagne. In dem Sinn ist für uns auch die Kritik der Anwohnenden nachvollziehbar, die monieren: Wenn es um die Farbe der Blumentöpfe geht, dann dürfen wir mitreden, wenn es aber um relevante Weichenstellungen geht, dann sind wir nicht mehr gefragt.

Uns bleibt nichts anderes übrig, als das Projekt abzulehnen und damit den Weg für eine neue und bessere Vorlage frei zu machen. Was heisst Ehrenrunde? Wir sehen für das Tram Region Bern vor allem vier zusätzliche Runden. Die erste Ehrenrunde betrifft die Linienführung im Breitenrain, die aus unserer Sicht sehr unglücklich gewählt ist. Wir fänden es massiv besser, wenn man auf die Linie 9 zurückgreifen würde, wie dies übrigens eine von vielen Quartierorganisationen und Betroffene aus dem Quartier auch vorgeschlagen haben. Wir hätten erstens tiefere Baukosten. Zweitens würde die Diskussion um die Baumallee an der Viktoriastrasse wegfallen, weil diese gar nicht betroffen wäre. Drittens gäbe es keine zusätzliche Verkehrsbehinderung, weil wir auf eine bestehende Tramlinie zurückgreifen könnten. Die zweite Ehrenrunde betrifft die zweite Tramachse, weil sie aus unserer Sicht, so wie sie heute verabschiedet worden ist, unbrauchbar ist. Für uns ist wichtig, dass eine zeitnahe Realisierung stattfindet, die auch für das Gewerbe vertretbar ist. Das wäre vorteilhaft. So läge ein konkretes Projekt vor, das man auch beurteilen könnte. Nun liegt einzig ein Projektierungskredit vor; vielleicht kommt dann ein Projekt oder vielleicht auch nicht. Vielleicht ist es brauchbar und vielleicht auch nicht. Im Prinzip kaufen die Stimmbürgerinnen und -bürger die Katze im Sack. Es ist für uns unverständlich, weshalb man nicht eine Vorlage ausarbeiten kann oder zumindest die Vorlagen so koordiniert, dass klar ist, zu was man Ja sagt, auch hinsichtlich zweiter Tramachse. So könnte man auch diese Überlastung in der Innenstadt vermeiden, die nun während einiger Jahre droht, wenn das Tram Region Bern zu früh realisiert wird. Zudem hätten wir keine Kappung der Linie 3 oder 6. Wie bereits angekündigt, muss eine der beiden Linien gekappt werden. Das wird für die Quartierbevölkerung wieder ein Nachteil sein. Und letztlich würde dieses Vorgehen auch nicht zu einer Salami-taktik führen. Die zweite Tramachse ist eine separate Vorlage. Gewisse Platzsanierungen, die noch im Projekt enthalten waren, sind nun plötzlich nicht mehr aufgeführt, um unter die magische Kostengrenze von 500 Mio. Franken zu kommen. Das ist nicht sehr vertrauenerweckend.

Die dritte Ehrenrunde betrifft die Kosten, die aus unserer Sicht nicht transparent sind. Wir möchten, dass alle Kosten ausgewiesen werden. Dies hätte den Vorteil, dass die Bürgerinnen und Bürger die Katze nicht im Sack kaufen müssten und wüssten, ob das Projekt am Schluss 500 oder 900 Mio. Franken kostet. Das ist heute nicht absehbar. Und es würde das angeschlagene Vertrauen in die Politik und in die verantwortlichen Politikerinnen und Politiker wieder stärken. Ich erinnere daran: Der Ruf ist ziemlich lädiert. Die ganze Termingeschichte, die man uns vorgemacht hat und die wir hier im Parlament auch bereits diskutiert haben, wonach

dieser Kredit bis Ende 2014 bezogen sein müsse, hat sich als offensichtlich falsch erwiesen. Es ist bis heute nicht klar, ob das bewusste Fehlinformation gewesen war oder schlicht Inkompetenz. Es sind beide Varianten möglich, aber dieser Umstand ist sicher nicht vertrauenerweckend. Wenn man hier nun mit Salamatik versucht, der Bevölkerung verschiedene Vorlagen vorzulegen, damit sie dann am Schluss ein Gesamtprojekt in Scheiben akzeptiert, ist das sicher auch nicht vertrauensfördernd; ebenso wenig die ganze Geschichte mit der Kapazitätsberechnung. An sich sollte dies nicht so schwierig sein. Aber es gibt namhafte Personen – nicht irgendwelche Hitzköpfe, die da seit gestern auftauchen –, die zum Teil im Verwaltungsrat von Bernmobil gesessen sind, frühere Gemeinderäte, die Rang und Namen haben, die uns glaubhaft darlegen können, dass die Kapazitätsberechnungen nicht über alle Zweifel erhaben sind. Die vierte Ehrenrunde betrifft unseres Erachtens die zu geringe Beteiligung der Gemeinden Köniz und Ostermundigen. Da geht es vor allem um die zweite Tramachse. Wie erwähnt sehen wir die beiden Projekte als Gesamtprojekt. Für uns ist nicht ersichtlich, weshalb Köniz und Ostermundigen nur beim Tram Region Bern Teilzahlungen vornehmen sollen und sich an der zweiten Tramachse, die eine Konsequenz ist aus dem Tram Region Bern, nicht beteiligen sollen.

Was wären die Folgen unserer vorgeschlagenen Ehrenrunde? Es ist festzustellen, dass die Bundesgelder nicht gefährdet wären. Diese stehen auch nach dem Jahr 2014 zur Verfügung. Da gibt es keine Deadline. Die Kantonsgelder sind auch nicht gefährdet. Es deutet nichts darauf hin, dass sich der Kanton nicht an einem überarbeiteten Projekt beteiligen würde. Einen Nachteil gibt es: Es gäbe eine Verzögerung um einige Jahre, was aber auch als Vorteil gewertet werden kann, falls das Projekt mit der zweiten Tramachse koordiniert werden könnte. So hätten wir kein Gedränge in der Innenstadt. Es gibt weitere Vorteile: Man könnte dasjenige Projekt erarbeiten, das in den betroffenen Quartieren und auch bei der Bevölkerung breit akzeptiert wäre. Wir könnten ein kostengünstigeres Projekt realisieren. Die Argumentation, ein Grossteil der 500 Mio. Franken würden von Bund und Kanton bezahlt, halte ich gelinde gesagt für „bireweich“. Entschuldigen Sie diesen Ausdruck. Wir bezahlen auch Kantons- und Bundessteuern. Von daher stellt sich die Frage, aus welcher Kasse wir das Geld letztlich nehmen. Überdies hätten wir eine Lösung für die zweite Tramachse, die zeitgleich realisiert werden könnte. Es wird nun selbstverständlich das Gejammer losgehen, wir hätten keinen Plan B, Bundes- und Kantonsgelder seien dann gefährdet. Ich erinnere an das Tram Bern West. Dort konnten wir dieselbe Litanei hören und es wurde dann trotzdem ein zweites Projekt ausgearbeitet. Wer für den öV einsteht, gibt sich nicht mit dem erstbesten Projekt zufrieden, nur weil es ein paar Lobbyisten wollen oder weil es vielleicht Regierungsmitglieder noch vor ihrem verdienten Rücktritt durchsetzen möchten; sondern sie hinterfragen die Projekte kritisch und denken sich die kostengünstigste und beste Variante für ein gutes öV-Angebot aus, die in der betroffenen Bevölkerung akzeptiert wird. In dem Sinn möchte ich Ihnen empfehlen, diese Vorlage abzulehnen. Die Anträge der FDP-Fraktion wird Jacqueline Gafner Wasem begründen; ebenso die Minderheitsanträge, die dann in der Abstimmungsbotschaft aufgeführt sein werden.

*Roland Jakob* (SVP) für die SVP-Fraktion: Die SVP-Fraktion ist grundsätzlich kein Tram-Gegner, aber es gibt Projekte und Projekte. Beginnen wir mit den Kosten: Man hat es geschafft, einen Kredit und einen Kreditrahmen zu schaffen, der knapp unter einer halben Milliarde Franken liegt. Die Mehrwertsteuer, die zehn Prozent Plus- oder Minus-Kosten und weitere Kosten sind darin nicht enthalten. Wenn allein die beiden erwähnten Kostenpunkte auf ein Jahr gerechnet aufsummiert werden und nicht rückwirkend auf einige Jahre retour gerechnet, sind wir bereits bei 600 Mio. Franken. Das Spielchen könnte so weitergetrieben werden und bald würden wir bei einer Milliarde Franken landen. Man hat das Projekt auch zu splitten begonnen. Plötzlich hiess es, das eine Teilprojekt gehöre nicht dazu. Dabei wissen wir alle ganz

genau, dass das eine Projekt ohne das andere gar nicht funktionieren kann. Deshalb stellen wir heute Abend 110 Anträge, die Anträge zur Abstimmungsbotschaft mit eingerechnet. Sie stammen nicht nur von bürgerlicher Seite, sondern auch von der Linken und der Mitte. Das heisst, wenn ich mich nun zu jedem Antrag äussere und mir erlauben würde, jeweils 30 Sekunden einzusetzen, dann wäre ich nach ungefähr 55 Minuten fertig und hätte dennoch nichts Substanzielles mitteilen können, weil ich dann zu den einzelnen Anträgen erst Stellung genommen hätte. Sie stellen fest, es hat hier viel Platz für Interpretationen, für verschiedene Denkweisen. Weiter können Sie feststellen, dass ein Teil unserer Ratsseite nicht wünscht, dass wir denken. Am liebsten möchte sie, dass wir einfach nur das Knöpfchen drücken und sie uns mit ihrer Mehrheit übertrumpfen könnte. Das ist der Grund, weshalb hier unsere Demokratie langsam nicht mehr funktioniert. Die Meinungen der anderen werden, weil es die Minderheit ist, hier nicht mehr angehört. Zuvor hatte beispielsweise ein Redner drei Punkte erwähnt; ein Punkt war die Lebensqualität, die Lebensqualität für Menschen mit Behinderung. Er hat diese in den höchsten Tönen gelobt. Als man damals die Tramlinie 6 mit dem Worbahnchen zusammengelegt hat, hat die SVP kundgetan, das komme nicht gut mit dieser Linie, das Rollmaterial sei nicht das richtige. Man diskriminiere dort Menschen, vor allem auch Menschen mit Behinderung. Dafür hatte unsere linke Ratsseite kein Gehör. Wenn Sie heute die Tramlinie 6 betrachten, stellen Sie fest, dass Menschen mit Behinderung, wenn sie nicht gerade im roten Teil einsteigen können, diskriminiert werden. Das ist Lebensqualität, die man von aussen nach innen trägt. Es war derselben Partei und Fraktion damals nur wichtig, über das Quietschen der Trams in den Kurven zu referieren. Lärm vor der eigenen Haustür ist masslos und nicht akzeptierbar. Lustig – das ist Lebensqualität.

Lassen wir einmal die Kosten aussen vor und schauen wir weiter. Alle sprechen heute über das Tram Region Bern. Ich finde das schön. Wir sind aber Gemeindepolitikerinnen und -politiker der Stadt Bern und diese hat ihre Gemeindegrenze. Ich und unsere Fraktion sprechen heute über den Beitrag, den die Stadt Bern leisten muss. Es wird weiter argumentiert, dass durch das Tram Region Bern in der Stadt Bern mehr Arbeitsplätze entstehen würden. Sind wir doch ehrlich: Die meisten Arbeitsplätze werden erwiesenermassen in der Agglomeration geschaffen. Das heisst, wir sind eine Umsteigegeemeinde; man fährt von der einen Gemeinde durch die Stadt Bern zur anderen Gemeinde und die liebe Stadt Bern übernimmt die Hauptkosten. A propos Hauptkosten: Ist das Tram einmal gebaut, entstehen bekanntlich Unterhaltskosten. Aber der Unterhalt wird weder vom Bund noch vom Kanton mitfinanziert. Die Aussengemeinden werden sich die Hände reiben und sagen: Es interessiert uns nicht, ob die Marktgasse, falls nun die zweite Tramachse nicht kommen sollte, vielleicht alle sechs Jahre wieder saniert werden muss. Dann werden die Steuerzahlenden der Stadt Bern zur Kasse gebeten. Bernmobil wird wahrscheinlich neues Rollmaterial kaufen müssen. Dafür wird das Geld auch nicht einfach vorhanden sein. Was macht Bernmobil? Sie wird bei der Stadt Bern einen Kredit beantragen, der sicher gewährt würde. Das Rating ist ja bei der Stadt Bern nicht schlecht. Somit wird sich Bernmobil nebst den vielen 100 Mio. Franken zusätzlich verschulden. Dies wird wie bei ewb wohl dazu führen, dass Bernmobil demnächst kippen wird. Bernmobil kippt, ewb steht schlecht da und die Steuerzahlenden der Stadt Bern bezahlen.

Zur Wohnqualität: Die meisten Firmen interessiert es nicht, ob Wohnqualität vorhanden ist oder nicht. Sie wollen einfach ihren Platz und ihre Angestellten. Wie ich zuvor ausgeführt habe, werden die Verschiebungen der Massenströme nicht in die Stadt führen, sondern von A nach B; die Stadt wird nur den Umsteigebahnhof spielen. Das ist der Hauptgrund, weshalb wir heute nicht einfach Ja zum Projekt sagen können. Plötzlich spricht Rot-Grün-Mitte – die sich dafür einsetzt, mehr Arbeitsplätze in die Stadt Bern zu holen – davon, die Leute zu den Arbeitsplätzen ausserhalb der Stadt Bern zu führen, um das Zentrum zu entlasten. Zeitgleich ist zu hören, dass das Zentrum Arbeitsfläche sein soll und die Leute ausserhalb der Stadt Bern wohnen sollen. Das wurde heute alles bereits gesagt. Es kommt zu einem Durcheinander und

niemandem ist mehr klar, wofür man einsteht. Weiter besteht ein Problem mit den Allees und den Bäumen. Es ist klar, dass das Tram Platz benötigt. Es ist lustig: Plötzlich sind die meisten Bäume in der Stadt Bern krank, also müssen sie gefällt werden; vorher hat man nie etwas von kranken Bäumen gehört oder zumindest nicht so oft. Lustigerweise gibt es dann Platz, um das Tram im Eigentrassee fahren zu lassen, und zwar in einer Schlangenlinie, damit der PGV, der Privat- und Gewerbeverkehr, so wie alle anderen auch, die die Strasse nutzen, nicht mehr neben dem Tram vorbeifahren können. Die Art und Weise, wie das Geschäft aufgebaut wurde – mit allen Nachteilen, die erst langsam zum Vorschein kommen –, zeigt auf, dass der Gemeinderat von Anfang an nicht mit offenen Karten gespielt hat. Mit verschiedenen Vorstössen von allen Seiten mussten stets wieder Korrekturen vorgenommen werden. Wenn wir zum Tram heute Ja sagen, stimmen wir einem riesigen Flickwerk zu, das uns nicht das Erwünschte bringen würde. Die Fussgängerinnen und Fussgänger, die Menschen mit Behinderung, die Benutzenden, die in der Stadt Bern leben, werden nicht erfreut sein, denn letztere werden die Kosten tragen dürfen. Zu guter Letzt wird auch Bernmobil keine Freude haben, weil sie dann hören muss, wie schlecht das Ganze funktioniert. Der einzige Sieger mag die Lebensqualität sein. Die Verlierer werden die Bäume sein und die Leute, die sich nicht wehren können und eine zu geringe Lobby haben. Verlierer werden am Schluss auch die Steuerzahlenden sein, die das ganze Fiasko tragen dürfen. Deshalb sagen wir heute besser Nein zu diesem Projekt. Und dann erwarten wir ein Projekt, das Sinn macht und zu dem wir Ja sagen können.

*Daniel Imthurn* (GLP) für die GLP-Fraktion: Zum Projekt Tram Region Bern wurde bereits viel gesagt, viel Gutes. Ich bin froh um die sachliche Debatte. Wir haben in Kommissionen auch schon anderes erlebt. Der Kommissionssprecher hat viele Punkte bereits erwähnt und das Projekt sehr gut vorgestellt. Es gab in der vorberatenden Kommission und in den Medien zahlreiche Äusserungen. Aus Sicht der GLP möchte ich einige Kernpunkte aufnehmen und unsere Haltung darlegen. Stichwort Variantendiskussion: Es wurde immer wieder vorgeschlagen, andere Varianten zu diskutieren, die Linie über den Breitenrainplatz zu führen oder Megabusse einzusetzen etc. Die Geschichte dieser Variantendiskussionen ist bereits alt. Im Jahr 2003 hat man mit der Projektplanung begonnen und lange überlegt, wie man das Projekt realisieren könnte. Die Möglichkeiten sind zahlreich. Jede Variante hat Gewinner und Verlierer sowie Vor- und Nachteile. Wir haben uns überzeugen lassen, dass die vorliegende Variante die beste all dieser Varianten ist. Wir haben auch noch eine eigene Variante diskutiert – eine Kombination aus Bus und Tram, die ein paar positive Punkte aufgewiesen hätte. Aber hier geht es nun um das konkrete Projekt. Und alle Variantendiskussionen führen dazu, dass man das vorliegende Projekt nicht diskutieren und nicht zur Abstimmung bringen kann. Variantendiskussionen sind dann zu führen, wenn wir das nächste Projekt starten. Es ist bereits in der Pipeline und wir haben ab und zu davon gehört. Es geht darum, die Quartiere Wyler und Länggasse mit einem Tram zu bedienen. Dort müssen solche Variantendiskussionen wieder geführt werden. Beim vorliegenden Projekt ist es zu spät.

Braucht es dieses Tram? Wir haben es bereits gehört: Pendlerbusse, Megabusse, Doppelgelenkbusse sind gut möglich. Aber wer wie ich ab und zu mit dem 10er-Bus fährt, weiss, dass zu Pendelzeiten der Bus bereits mit den verkürzten Intervallen sehr voll ist. Die Projektionen für die Zukunft zeigen, dass die Intervalle noch zunehmen werden. Klar, die Pendelzeiten bedeuten nicht alles für die Betriebszeiten einer Buslinie. Aber die Pendelzeiten sind der Lackmустest für den öV. Ein leistungsfähiger öV muss während diesen Zeiten ausreichend Kapazität aufweisen. Ist das nicht der Fall, kommen die Leute auf die Idee, wieder auf das Auto umzusteigen, weil es so besser, einfacher und bequemer geht. Uns allen ist es im Auto, im eigenen Bereich, ein wenig wohler als in einem stickigen Bus. Deshalb ist es wichtig, dass wir die Leute auf den öV bringen können. Denn die Stadt hat klar ein Interesse, dass die Leute von Köniz oder Ostermündigen mit dem öV in die Stadt gelangen.



Stichwort Kosten: Wer unsere Politik kennt, weiss, dass die Kosten für uns immer ein Thema sind. Wir sind nie bereit, einen Kredit zu akzeptieren, nur weil er gerade in unsere Politik passt. Wir hinterfragen jeweils, ob diese Kosten notwendig sind. Und 54 Mio. Franken sind sehr viel Geld. Die Frage ist, was wir dafür erhalten: Zu einem grossen Teil sind es Werkleitungen, Strassenleitungen, Strassenbausachen. Solche Kostenposten stehen ohnehin einmal an. Wenn man diese Strassenzüge ein wenig kennt, weiss man, dass dort mit dem Unterhalt, mit Neuerungen lange zugewartet wurde. Nun liegt ein Projekt vor und deshalb werden die Ausgaben relativ schnell kommen. Betrachtet man die Kosten, kann festgestellt werden, dass überspitzt gesagt die Stadt Bern das Tram Region Bern quasi gratis vor die Haustür gesetzt bekommt. Sie muss einfach vorher graben und die Werkleitungen sanieren. Nachdem die Tramschienen verlegt sind, wird der Graben wieder geschlossen und die Strasse mit Schaufel und Besen aufgewischt. Diese Arbeit muss die Stadt Bern erledigen. Beispielsweise stehen beim Eiger- und Viktoriaplatz wirklich Sanierungen an. Klar, sie sind nicht Teil des Projekts, aber dort gibt es Arbeiten, die im Zusammenhang mit dem Tram Region Bern und seitens der Stadtbevölkerung dringend erledigt werden müssen, weil die öV-Haltestellen dort schlecht erreicht werden können. Mit diesem Projekt können dort zukunftssträchtige Lösungen gefunden werden. Anders als dies einer meiner Vorredner erwähnt hat, ist das Bundesgeld dann einfach weg, wenn wir nun eine Ehrenrunde einschalten – das ist klar. Das Bundesgeld ist genau für das vorliegende Projekt mit dieser Befristung gesprochen worden. Wenn wir nun eine Ehrenrunde einschalten, kommt das Geld anderen Agglomerationsprojekten zugute und wir müssen wieder hinten anstehen. Mit anderen Worten, das Geld ist dann gefährdet. Wenn wir dann vielleicht in fünf Jahren auf die Idee kämen, nun doch noch ein Tram zu realisieren, müsste unter Umständen der Kanton oder die Stadt selber dafür bluten. In Anbetracht dessen haben wir heute eine günstige Kostenposition.

Stichwort Tramwand: Klar, die Innenstadt wird zusätzlich mit Tramverkehr belastet. Das ist uns bewusst. Bekanntlich habe ich bereits einige entsprechende Voten gehalten. Ich bin kein Fan davon, dass viele Trams durch die Innenstadt fahren. Ich bin ein Anhänger davon, dass wir dort eine verkehrsfreie Zone schaffen. Wir sind aber zuversichtlich, dass die zweite Trammachse tatsächlich einmal kommt und realisiert wird.

Stichwort Baumallee: Es ist natürlich unschön, wenn dort die Bäume gefällt werden müssen. Nach Abklärungen hat die Verwaltung zugesichert, dass verschiedene Bäume krank sind – notabene wegen des Salzes im Winter. Uns ist es ein Anliegen, dass der Salzeinsatz im Winter limitiert wird. Aber viele Bäume sind krank und müssen ohnehin ersetzt werden. Wenn das Projekt realisiert wird, wird es andererseits eine gewisse Zeit dauern, bis die Bäume wieder ein wenig gewachsen sind, wie mein Vorredner ausgeführt hat. Aber ich bin überzeugt, dass in einigen Jahren das vertraute Erscheinungsbild mit den Alleen wieder vorhanden sein wird. Die Baumallee ist für uns kein stichhaltiger Grund, um diesen Kredit abzulehnen.

Stichwort regionale Zusammenarbeit: Es handelt sich hier um ein Regionalprojekt. Es hängt nicht nur von uns ab, auch Ostermundigen und Köniz haben das Projekt beraten und darüber abgestimmt. Sie konnten sich für das Projekt zusammenraufen. In Ostermundigen ist es bereits angenommen, in Köniz ist damit zu rechnen. Wenn wir wirklich Region als Region verstehen wollen, dann müssen wir hier Hand bieten. Wir sind überzeugt, dass es wichtig ist, dass das Projekt zum jetzigen Zeitpunkt realisiert wird und nun zur Abstimmung kommt. Sie wissen, die GLP steht für einen starken, einen guten öV ein. Uns ist jedoch wichtig, öV nur soweit nötig zu realisieren. Aber hier haben wir den Eindruck, dass er nötig ist und wir werden den Kredit genehmigen. Auf der anderen Seite möchten wir die Rückweisungsanträge ablehnen. Gewisse Fragen sind durchaus berechtigt, aber wie gesagt ist es derzeit ein wenig zu spät dafür. Es liegt ein Projekt zur Beratung vor und das müssen wir durchziehen. Die Anträge der PVS werden wir annehmen, die Ergänzungsanträge der FDP-Fraktion ablehnen.

*Michael Sutter* (SP) für die SP-Fraktion: Was wurde nicht bereits alles gesagt und geschrieben über das Tram Region Bern. Vieles stimmt, manches ist fast richtig, und dann gibt es noch ein rechtes Fuder an groben Unwahrheiten. Nun wird hier mit Rückweisungsanträgen versucht, das Projekt kurz vor den Abstimmungen noch zu bodigen. Vordergründig spricht man von Ehrenrunden und es werden Optimierungen ins Feld geführt. Letztlich geht es aber einzig und allein darum, das Tram entgleisen zu lassen. Es werden noch einmal Abklärungen gefordert, die bereits gemacht worden sind, aber offenbar plötzlich ein ganz anderes Resultat bringen sollen. Und die Linienführung: Ja – die muss man wieder und wieder anschauen und überdenken, bis dann letztlich das gewünschte Resultat herauskommen soll. Dabei ist wohl im Vorfeld nicht zu vielen Projekten, die hier behandelt wurden, so viel abgeklärt und so manche Studie und manches Gutachten erstellt worden wie zu diesem Tramprojekt. Glauben denn die Tram-Gegner wirklich, dass von denselben Leuten und Behörden plötzlich völlig andere Resultate zu erwarten sind? Die Ausgangslage ist nicht einfach vergleichbar mit dem Tram Bern West, bei dem trotz Ablehnung relativ schnell ein neuer Anlauf genommen werden konnte. Hier sind erheblich mehr Akteure beteiligt; und wie beispielsweise der Bund künftig die Agglomerationsprojekte noch unterstützen wird, ist im Moment offen. Seien Sie doch zumindest ehrlich und geben Sie zu, dass Sie das Tram um jeden Preis verhindern wollen. Wie jedes Grossprojekt hat auch das Tram Region Bern gewisse Schwächen und für gewisse Leute vielleicht sogar Nachteile. Mit Kritikern und Einsprechenden wurden deshalb in den letzten Monaten intensive Verhandlungen geführt. Und daraus ergaben sich manche Verbesserungen. So ist beispielsweise die Moserstrasse nicht mehr Teil des Projekts und wird neu aufgelegt. Und ein grosser Teil der gesunden Alleebäume kann erhalten bleiben. Bis das Tram dann schliesslich fährt, wird es punktuell auch noch zu weiteren Optimierungen kommen. Man kann es jedoch nie allen recht machen und man muss die verschiedenen Interessen sehr sorgfältig gegeneinander abwägen. Gerade bei einem solchen Grossprojekt sollte man dabei das Grosse und Ganze nicht aus den Augen verlieren. Und bei dieser Betrachtung überwiegen für die SP-Fraktion die Vorteile mehr als deutlich. Und zwar auch für die SP Bern-Nord, die grösste Partei im Nordquartier. Es wird ein dringend nötiger Kapazitätsausbau geschaffen. Und dieser kommt zu einem grossen Teil auch der Stadtbevölkerung zugute. Zahlreiche Leute aus der Stadt Bern arbeiten in Köniz oder in Ostermundigen und auch sie haben das Recht auf ein leistungsfähiges und komfortables öffentliches Verkehrsmittel. Es gibt aber auch manche Verbesserungen für den Langsamverkehr. Das Stadtbild wird an vielen Orten verschönert und der Strassenraum aufgewertet. Das Projekt hat darüber hinaus Pioniercharakter. Drei Gemeinden und der Kanton haben zusammen nach einer Lösung gesucht und mit vereinten Kräften ein Projekt erarbeitet, das für alle Vorteile bringt. Die regionale Zusammenarbeit wird dadurch gestärkt und das kann auch ein Anfang sein für weitere gemeinsame Projekte, beispielsweise ein Hallenbad. Und es kann ganz allgemein die Basis für einen anderen Umgang miteinander in der Region werden. Auf den ersten Blick ist es fast unglaublich, was das Tram kostet. Es braucht weitere Fahrzeuge und eine zweite Tramachse; und das Geld könnte man ohnehin viel besser investieren. Das mag sein und könnte man wirklich; aber würde man es auch machen? Das Geld vom Bund würde bestenfalls in einem anderen Kanton für ein öV-Projekt eingesetzt, wahrscheinlich aber eher auf irgendeiner Autobahn in Beton für eine fünfte, sechste, siebte oder achte Spur investiert, die ja dann trotzdem innert kürzester Zeit wieder verstopft ist. Und das Geld vom Kanton dürfte am Schluss wohl auch eher im Strassenbau landen oder dann gerade der nächsten Steuersenkungsfantasie der bürgerlichen Mehrheit des Grossen Rats zum Opfer fallen. Das Geld der Stadt schliesslich müsste man ohnehin zu einem grossen Teil am genau gleichen Ort verbauen. Halt dann nur, um die Abwasserleitungen zu sanieren oder auch nur einen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme in der Stadt zu leisten. Pünktlich wie ein Tram von Bernmobil kommt auch diesmal wieder die Forderung nach Megabussen, auch wenn die vorgeschobenen Argumente längstens widerlegt sind. Was

beispielsweise die Belegungszahlen betrifft, demonstriert ein Teil dieses Rats einmal mehr eine beeindruckende Faktenresistenz. Und dass dank mehr Türen das Ein- und Aussteigen bei Trams erheblich schneller und weniger umständlich abläuft, scheint dort ebenfalls noch nicht angekommen zu sein. Vielleicht gibt es auch in der Stadt Bern öV-Linien, bei denen Doppelgelenktrolleybusse ein sinnvolles Transportmittel wären. Die Forderung nach solchen Bussen steht aber immer nur gerade dann für eine kurze Zeit im Raum, wenn es darum geht, ein neues Tram zu verhindern. Und so glaubwürdig ist sie auch. Das hat offenbar sogar Thomas Fuchs eingesehen. Grosse Würfe passen vielleicht nicht so recht zur Berner Mentalität. Man werfelt normalerweise lieber im Kleinen und redet den Status quo schön. So wie immer und nur nicht beeilen; es ist ja immer irgendwie gegangen. Und bei uns ist es dafür so gemütlich, zumindest, wenn man nicht gerade im 10er-Bus unterwegs ist. Packen wir doch jetzt die Chance und zeigen wir, dass wir auch in der Stadt Bern in der Lage sind, einmal ein bisschen weiter vorzuschauen und den Mut haben, eine grosse Sache anzupacken. Die SP-Fraktion hat dem Tram Region Bern geschlossen zugestimmt. Wir sind überzeugt, dass es ein ausgewogenes, sinnvolles und nötiges Projekt ist, das einen wichtigen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme in der Stadt Bern leistet. Es ist eine grosse Chance, die man nicht leichtfertig aufs Spiel setzen sollte, nur weil einem die politischen Mehrheitsverhältnisse in der Stadt Bern nicht in den Kram passen.

Weil es Alexander Feuz mehrmals erwähnt hat, äussere ich mich gerne noch zur Kommission. Wir haben in zwei Sitzungen annähernd fünf Stunden über das Projekt debattiert. Es liegen knapp 50 Seiten Protokoll vor. Zusätzlich zu den 16 Seiten schriftliche Antworten auf vorgängige Fragen. Es wurden zig Anträge besprochen, die zum Teil nicht einmal ausformuliert waren. Wer nach einem solchen Marathon behauptet, man habe das Geschäft nicht recht diskutieren können, der muss konsequenterweise noch heute einen Vorstoss für die Einführung eines Berufsparlaments einreichen.

Zu den Anträgen: Den Ergänzungsanträgen der PVS stimmen wir zu. Die Rückweisungsanträge und die restlichen Anträge lehnen wir ab.

*Kurt Hirsbrunner* (BDP) für die BDP/CVP-Fraktion: Ich schicke voraus, dass das Votum nicht etwa von Rot-Grün-Mitte stammt, sondern aus der Feder der BDP/CVP-Fraktion. Endlich können wir über das wichtige Projekt diskutieren. Als Anwohner der Buslinie 10 weiss ich, wovon ich spreche. Selbstverständlich sieht die BDP/CVP-Fraktion auch die problematischen Seiten des Trams Region Bern. Ich werde später darauf eingehen. Den wichtigsten Schönheitsfehler hat Philip Kohli in seiner Erklärung zur zweiten Tramachse bereits dargelegt. Es ist klar das Fehlen der zweiten Tramachse. Ich nehme das Wichtigste vorneweg. Die BDP/CVP-Fraktion unterstützt das Projekt Tram Region Bern und wird den Anträgen des Gemeinderats zustimmen. Die nachfolgenden Überlegungen haben uns zu dieser Entscheidung geführt. Allgemein: Die BDP/CVP-Fraktion dankt dem Gemeinderat und allen beteiligten Fachplanerinnen und Fachplanern für die sorgfältige und umsichtige Arbeit, die sie in den letzten Jahren geleistet haben. Zudem gebührt allen Beteiligten grosser Dank, die stets umfassende transparente Informationen zum Projekt Tram Region Bern ins Netz gestellt haben.

Zur Linienführung: Die Linienführung des Trams Region Bern ist aus einer Zweckmässigkeitsbeurteilung unter den beteiligten Betroffenen hergeleitet worden. Neben städtebaulichen und verkehrsplanerischen Überlegungen sind dabei auch die Erreichbarkeit für die Einwohnerinnen und Einwohner und für Arbeitnehmende berücksichtigt worden. Die gewählte Linienführung ist durch ein externes Gutachten bestätigt und bringt Ein- und Aussteigenden auf dem Boden der Stadt Bern eine bessere Erschliessung und höheren Fahrkomfort. Auf der einen Seite wird für den stark belasteten Abschnitt Viktoriaplatz–Waldeck die dringend benötigte zusätzliche Transportkapazität geschaffen, andererseits würde die Linienführung über den Guisanplatz für diesen Abschnitt nichts und für den Breitenrain keinen Mehrnutzen bringen –

im Gegenteil. Die Lärmbelastung dürfte für das Quartier ein kritisches Mass erreichen. Der Knoten Guisanplatz ist zudem bereits heute sehr stark belastet und verträgt kein weiteres Tram. Fazit: Die BDP/CVP-Fraktion anerkennt die Planung der Linienführung durch ausgewiesene Fachleute und unterstützt sie. Die Aufhebung der Linie 3 oder 6 steht heute nicht zur Diskussion.

Alternative Buslösungen: Bisher gelang es nicht, ein Buskonzept zu finden, das eine attraktive und betrieblich machbare Alternative wäre. Bei den Vergleichen mit den Megabussen zeigt sich klar und deutlich, dass diese keine nachhaltige Lösung für die Kapazitätsprobleme der Buslinie 10 bringen. Dass dabei immer wieder mit falschen Zahlen operiert wird, kann die Tatsache nicht vom Tisch wischen. Auch die SVP kann nicht von den Megabussen lassen. Ein für allemal: das Typenblatt vom „lighTram“ geht von sechs Personen pro Quadratmeter aus, während Bernmobil stets mit zwei Personen rechnet und nicht mit drei. Ich lade den Fraktionschef der SVP ein, nicht weil ich ihm näher kommen will, sondern, um sich mit mir und vier weiteren Personen auf einem Quadratmeter zu versammeln und das auszuprobieren – natürlich ohne Rucksack, Tasche oder Mitbringsel. Fakt ist, der Fehler aller Tram-Gegner ist immer derselbe: Für die Kapazitätsberechnungen bei Bus und Tram nehmen sie nicht dieselben Berechnungsgrundlagen. Ein einfacher Vergleich, losgelöst von Personen pro Quadratmeter: Ein Gelenkbus weist eine Länge von 18 Metern auf, das Tram eine Länge von 41,5 Metern. Wenn man nun zwei Gelenkbusse aneinanderhängt, ergibt dies 36 Meter. Das ergibt eine Differenz von sechs Metern. Demnach ist die Kapazität beim Tram um ungefähr 20 Prozent grösser beim Bus. Zu den Alleen: Der Erhalt der Alleen ist ein zentrales Anliegen aller Beteiligten. Denn die Bäume in der Stadt Bern steigern die Lebensqualität und verbessern das Stadtklima. Dabei ist abzuwägen zwischen gesunden und kranken Bäumen, zwischen Ansprüchen von Menschen mit Behinderung und Baumfreunden. Eines ist klar: Alle Bäume, die dem Projekt weichen müssen, werden durch neue ersetzt. Auch nach dem Bau des Trams Region Bern wird es Alleen geben. Diese sind dann zwar verjüngt und haben noch eine Wachstumsperiode von 10 bis 20 Jahren. Sie sind gesund und erfreuen auch noch die nächste Generation. Es ist sehr schade, dass die Tram-Gegner nicht mit ehrlichen Argumenten in den Abstimmungskampf einsteigen. Die Fotomontage in der Zeitung „20 Minuten“ von letztem Donnerstag zeigt das deutlich auf. Die BDP/CVP-Fraktion lädt alle Gegnerinnen und Gegner des Trams Region Bern ein, aufrichtige und überprüfte Einwände einzubringen.

Schliesslich zu den Kosten: Das Tram Region Bern ist teuer. Es ist pro Kilometer jedoch günstiger als das Erlentram in Basel oder das Tram Zürich West. Dabei können nicht die Kosten anderer Projekte aufgerechnet werden. Die Gleise auf dem Viktoriaplatz müssen ohnehin ersetzt werden. Auch das notwendige zusätzliche Tramdepot ist nicht Bestandteil der Abstimmung. Ohne Tram Region Bern müsste Bernmobil seine Busgarage ohnehin vergrössern, weil die Busflotte wachsen würde. Und das Betriebskonzept für den Bus ist im Übrigen teurer als das für das Tram. Bei nüchterner Betrachtung zeigt sich klar und deutlich, dass es keine Alternative zur Umstellung der Buslinie 10 von Bus auf Tram gibt.

Die Rückweisungsanträge lehnen wir ab. Zu den zahlreichen Anträgen, die sonst noch vorliegen: Die BDP/CVP-Fraktion wird die meisten Anträge der PVS annehmen, diejenigen der Minderheit der PVS und der SVP grossmehrheitlich ablehnen. Für die BDP/CVP-Fraktion ist es unverständlich, dass ausgerechnet die SVP-Fraktion, die bekanntlich mit fremden Richtern Mühe bekundet, nun plötzlich die Verantwortlichen der UNESCO fragen will, ob das Tram Region Bern gebaut werden dürfe. Das ist wohl ein Witz und hat mehr mit Verzögerungstaktik als mit Projektoptimierung zu tun.

## Einzelvoten

*Rolf Zbinden (PdA):* Grössere Verkehrsprojekte haben es so an sich, dass sie sich häufig nicht nur umsetzungstechnisch sehr komplex gestalten können, sondern auch ganz unterschiedlichen Interessen gerecht werden müssen. Und die Sache wird sicher nicht unbedingt einfacher, wenn verschiedene Player mit im Spiel sind und ihren finanziellen Anteil mit sehr dezierten Vorgaben verknüpfen.

Wir haben das erlebt beim Insel-Bus, der von seiner extern verordneten Route partout nicht abweichen durfte. Wir haben es auch bereits vor Jahren erlebt bei der Diskussion um eine alternative Tramachse durch die Innenstadt, die für den Gemeinderat lange Zeit ein Ding der Unmöglichkeit war. Doch gerade dieser Fall zeigt auch auf, dass sich eine gewisse Hartnäckigkeit hier im Stadtrat durchaus auszahlen kann. Und unter dieser Hoffnung steht für die PdA auch die heutige Debatte: eine Lösung zu finden, die den Bedürfnissen der Bevölkerung entspricht – und nicht technokratischen Erfordernissen.

Da ist mir die Vorstellung der GLP bereits richtig sympathisch – mit Schaufel und Besen.

Die vorliegende Abstimmungsbotschaft des Gemeinderats spricht da eine deutliche Sprache: dass halt nicht sein kann, was nicht sein darf! Optimale Nutzung bestehender infrastruktureller Ressourcen? Fehlanzeige! Flexible Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsmittel? Reden wir nicht davon! Eine Vision für die Zukunft? Nein: die lineare Fortschreibung der alten Logik auf den Routen der Vergangenheit! Unter diesen Umständen verkommt dann Information zu Verkaufsrhetorik, Diskussion zu Agit-Prop – oder schlicht zum Werbe-Reisli mit Apéro.

Ist es da noch ein Wunder, wenn die Argumentation so flexibel angepasst wird, dass niemand mehr wissen kann, wo ihm der Kopf steht? Einmal sollen die Alleebäume weg, weil sie stören, dann weil sie ja sowieso krank sind, dann aber doch nicht alle – und vor allem nicht einzelne. Da wird betont, die Tramlinie 9 bis zum Guisan-Platz sei überhaupt nicht überlastet – eine Weiterführung Richtung Ostermundigen wäre dann aber irgendwie doch ein pures Unding, als sei der Guisan-Platz schon inventarisiert worden als UNESCO-Weltkulturerbe.

Einige Politikerinnen und Politiker mögen das Projekt Tram Region Bern so verinnerlicht haben, dass sie sich am running gag von den acht umfangreichen Passagieren pro Quadratmeter kaum sattlöffeln können – und dass Gegnerinnen und Gegner des Tram-Projekts von ihnen sogar schon als psychisch gestört abgestempelt worden sind. In dieser Situation ist Durchstarten und die Fixierung auf die Deadline vom 28. September 2014 eine sehr gefährliche Option. Wer wünscht sich schon den Baubeginn unter Polizeischutz? Mag ein Abstimmungsergebnis sich auch mit einer Propagandawalze präparieren lassen – Probleme werden so nicht aus der Welt geschafft.

Besonnenheit tut not – und eine Auslegeordnung unter Beteiligung breiter Bevölkerungsschichten. Der Rückweisungsantrag von Luzius Theiler weist da den Weg. Die PdA fordert eine Verkehrspolitik, die auf die Bedürfnisse der Quartierbevölkerung eingeht und die gewachsene Struktur von Quartieren mit Respekt behandelt. Blinder Mobilität ist schon sehr viel geopfert worden. Gefordert sind flexible Lösungen unter Ausschöpfung der bestehenden Infrastruktur von Tram, Bus und Bahn. Das ist im Verbund von Ostermundigen, Bern und Köniz immer noch möglich. Nutzen wir die Chance und weisen wir das unflexible Megaprojekt Tram Region Bern hier und heute zurück. Ansonsten verlocken wir es halt an der Abstimmung vom 28. September 2014, und zwar mit Schaufel und Besen.

*Jacqueline Gafner Wasem (FDP):* Heute ist ein denkwürdiger Abend. Nach diesem Schauspiel zum Thema „Wie baue ich Demokratie im Parlament der Stadt Bern ab?“ im Zusammenhang mit der zweiten Tramachse, habe ich zuvor meinen Ohren nicht getraut, als der Fraktionsprecher der SP Folgendes wörtlich gesagt hat: „Moserstrasse ist nicht mehr Bestandteil dieses Projekts und wird neu aufgelegt.“ Weshalb ist dieser Satz so denkwürdig? Die eine oder

der andere hat es gestern vielleicht in der Zeitung gelesen: Die SP Bern-Nord hat ihre Einsprache gegen das Tram Region Bern zu grossen Teilen zurückgezogen. Man konnte der Zeitung auch entnehmen, dass sie in diesem Zusammenhang mit Bernmobil und der Stadt Bern eine Vereinbarung abgeschlossen hat. Was Gegenstand dieser Vereinbarung ist, konnte man der Zeitung allerdings nicht entnehmen. Was will ich damit sagen? Die Stadt gehört offenbar der SP. Wir machen hier Spielchen, aber die wesentlichen Fragen werden ausserhalb gelöst zwischen der Stadt, der SP und Bernmobil. Wo sind wir hier eigentlich? Dazu kommt, dass bei diesem Projekt die Federführung überhaupt nicht bei der Stadt liegt, sondern beim Kanton Bern. Wir sind nur: auch dabei, genauso wie Köniz und Ostermündigen. Wenn man hier vorne Fragen stellt oder Vorschläge zum öV einbringt, erhält man regelmässig die Antwort des Gemeinderats, da könne man nichts machen, das sei ein Problem. Der Besteller des öV sei der Kanton und nicht die Stadt Bern und man hätte relativ wenige Möglichkeiten. – Ja, wir haben wenig Möglichkeiten. Das Projekt Tram Region Bern – und ich will nun bewusst nicht wiederholen, was von vielen meiner Vorredner an Gutem bereits gesagt wurde – ist gar keine öV-Vorlage. Von diesen 54,6 Mio. Franken, die die Stadtberner Bevölkerung bewilligen soll, sind nicht einmal 4 Mio. Franken tramspezifisch. Was das Tram Region Bern im engeren Sinn ist, müsste auch noch geklärt werden; zu dem Zweck habe ich eine Dringliche Interpellation eingereicht, die noch nicht beantwortet worden ist. Nicht tramspezifisch sind der Unterbau, die Strassenerneuerungen, die Platzumgestaltungen, die Begegnungszonen. Dies hat mit öV rein gar nichts zu tun. Was hier passiert – und deshalb legt sich die SP in diesem Zusammenhang auch dermassen ins Zeug – ist, dass man zum Beispiel die Umgestaltung des Eigerplatzes im Windschatten des Trams Region Bern realisieren will. Die Umgestaltung des Eigerplatzes, die man ansonsten als Einzelprojekt vorlegen müsste, bei dem das Volk sehr viel tiefer Einblick in die Planung hätte, versucht man aus Anlass der Realisierung des Tram Region Bern schnell an den Leuten vorbeizuschmuggeln. Etwas dazu zu sagen hatten bis heute nur die entsprechende Quartierkommission und vielleicht noch einige Interessengemeinschaften, die in dieser Gegend beheimatet sind, aber der Rest der Bevölkerung nicht. Wie bereits erwähnt, wird das Tram Region Bern ein Auftragsvolumen in der Grössenordnung von 700 Mio. Franken plus allfällige Teuerung etc. auslösen. Und da ist der Ast Kleinwabern noch nicht dabei, bei dem der Bund noch nichts bewilligt hat. Es ist ziemlich interessant zu sehen, wer in diesem Pro-Komitee für das Tram Region Bern vertreten ist. Ich nenne keine Namen, aber es gibt beispielsweise namhafte Bauunternehmungen, die dabei sind, und zwar mit dem Verwaltungsrats-Delegierten; es gibt FDP-Exponenten, die vertreten sind, bei denen man weiss, dass eine Firma im Hintergrund steht. Meine Redezeit ist abgelaufen, aber ich nehme an, Sie haben verstanden, was ich sagen wollte.

#### *Applaus von der Tribüne*

*Vorsitzende Tania Espinoza Haller:* Ich bitte die Gäste, sich an die Regeln zu halten. Bei der Gemeindeabstimmung hat dann der Souverän, das heisst das Volk, die Möglichkeit, sich zu äussern.

*Christa Ammann (AL):* Die AL lehnt trotz nüchternem Zustand das Projekt auch ab. Und zwar aus folgenden Gründen: Öffentliche Verkehrsmittel gelten grundsätzlich als sympathisch und als Grundlage von nachhaltiger Mobilität. Der öV scheint jedoch beim Tram Region Bern und auch bei anderen Projekten seine Unschuld zu verlieren. Entweder werden bei diesem Projekt langfristige Konsequenzen für die Entwicklung der Stadt zu wenig berücksichtigt oder dann werden die Ziele eines GB oder einer SP usw. irgendwo als nichtig erklärt und gelten plötzlich nicht mehr. Mit diesem Projekt werden nämlich Prozesse fortgesetzt, die sich mit den erklärten Zielen der Berner Regierung von nachhaltigem Wirtschaften und nachhaltiger Entwicklung

nicht vereinbaren lassen. Es ist Ausdruck einer mutlosen und ideenlosen Politik. Die geplante Linienführung ist nichts anderes als ein Wachstumsprojekt. Und wie in einer endlichen Welt unendliches Wachstum möglich sein soll, konnte mir noch niemand schlüssig erklären. Oder um es im Originalzitat von Keneth Boudling zu sagen: „Wer glaubt, unendliches Wachstum sei in einer endlichen Welt möglich, ist entweder verrückt oder ein Ökonom.“ Die Zuteilung können Sie selber vornehmen. Mit dem Projekt sollen die Agglomeration und auch die Aussenquartiere weiter wachsen, die Menschen sollen nach Bern oder von Ostermundigen nach Köniz pendeln und wenn sie ihren Job gemacht haben, wieder aus der Stadt fahren. Mehr öV ist dann kein Erfolg, wenn die Menschen als dessen Folge stets grössere Distanzen zurücklegen, um ihre Grundbedürfnisse abzudecken. Das Tramprojekt wird von den Befürwortenden manchmal auch als Sternprojekt beschrieben. Aber genau diese Sternform, die zentralistische Denkweise, ist aus wachstumskritischer Sicht total falsch. Das Zentrum wird so immer stärker belastet und die Ausrichtung auf Spitzenlasten schafft Kapazitäten, die gesamthaft zu Ineffizienz führen und auch zusätzliche Verkehrsbedürfnisse schaffen. Das Ziel einer Stadt- und Gemeindeplanung müsste eine feinmaschige Zentralisierung mit Subzentren sein. Eine Stadt und auch Agglomerationsgemeinden müssten so geplant werden, dass den Menschen der Grund genommen wird, Verkehr erzeugen zu müssen. Arbeit, Wohnen und Freizeit müssten wieder näher beieinander liegen. Die Stadt Bern hat aktuell auch eine gute Chance, dieses Anliegen mit der Erstellung des neuen Stadtentwicklungskonzepts, dem STEK 2015, umzusetzen. Diese Gelegenheit könnte dazu genutzt werden, um Entwicklung anders und kleinräumiger zu denken und entsprechend die Quartiere und die Gesamtstadtentwicklung anders anzugehen. Was es braucht, ist eine multizentrische Ausgestaltung. Das heisst, dass die Aussenquartiere und die Nachbargemeinden wie Ostermundigen und Köniz nicht suburbaniert, sondern urbanisiert werden als Städte oder Dörfer innerhalb der Stadt oder des Grossraums Bern. Dass die Stadt Bern von 1997 bis 2007 Einwohnende verloren hat, während der Hauptzuwachs der Wohnbevölkerung in der Agglomeration stattgefunden hat, ist einzig und allein auf einen ungesunden ökonomischen Selbstläufer zurückzuführen: Die Stadt hat immer noch mehr Arbeitsplätze als Einwohnende und immer wieder werden bestehende Wohnräume im Zentrum aufgrund simpler ökonomischer Überlegungen zu Arbeitsplätzen umfunktioniert. Die Pendelströme werden gegen die Zentren hin dichter und vermindern so die Wohnqualität in der Stadt und in den stadtnahen Wohngebieten weiter. Und das erweiterte öV-Angebot macht das Wohnen immer weiter weg vom Arbeitsplatz attraktiv. Es ist höchste Zeit, dass die zuständigen Politikerinnen und Politiker in der Stadt Bern und in der Agglomeration umzudenken beginnen, um auch entsprechend zu planen. Weg von der grossräumigen Zentralisierung, hin zu der eingangs beschriebenen feinmaschigen Subzentralisierung in den Quartieren. Die AL lehnt das Tram-Projekt ab und stimmt dem Rückweisungsantrag von Luzius Theiler zu.

*Mario Imhof (FDP):* Ich äussere mich nun einmal zu einem anderen Thema: Ich beschäftige mich damit, was mit der Kornhausbrücke passiert, nachdem nun aufgrund der Lage des Tramdepots viel mehr Trams über die Brücke fahren. Nun fährt dann alle sechs Minuten ein derart riesiges Tram über die Brücke. Ich frage mich, wie es sich mit deren Statik verhält, mit der Ermüdung des Materials. Falls man die Brücke aufgrund der Mehrbelastung durch die Tonnen, die dort innerhalb von sechs Minuten jeweils über die Brücke gelangen, verstärken muss, müsste dies budgetiert werden. Es kostet sicher viel mehr als eine Velobrücke, die man bauen möchte. Ich erwarte, dass sich der Gemeinderat und die entsprechenden Fachleute mit diesem Thema beschäftigen. Ich werde eine Motion einreichen, damit die Sache genau abgeklärt wird. Eine Sanierung der Brücke würde nicht 100 000 Franken, sondern einige Millionen Franken kosten.

Zum anderen möchte ich mich noch zu den Pendelströmen äussern, insbesondere zu denjenigen von Ostermundigen nach Bern. Die Post ist aus der Schönburg ausgezogen und die

Swisscom ist in Ostermundigen auch weg. Ich frage mich, wie es sich verhält mit der Auslastung des Trams auf der Linie 10. Es weiss niemand, wer dann in das Post-Gebäude einziehen wird.

*Kurt Rüeegsegger (SVP):* Ich halte auch ein kritisches Votum zum Tram Region Bern. Mich trifft das Projekt als Gewerbebetreibender in diesem Quartier ganz besonders. Ich bin nämlich in der Nähe des Viktroiaplatzes zuhause. Wenn stets von einem Jahrhundertprojekt und von der optimalen Linienführung gesprochen wird, dann habe ich ein wenig Bedenken – nicht nur ich, sondern auch andere Leute im Quartier. Ich beginne einmal beim Viktoriaplatz: Angesichts dessen, was dort alles geschehen muss, damit das Tram der Linie 10 mit dem Nüni-Tram harmonisieren kann, sehe ich ein Platzproblem. Was mich an der ganzen Sache noch mehr stört, ist der Einbau einer Betriebsschiene, die dann in die Moserstrasse einmünden soll. Dass die Einsprache zur Moserstrasse von der SP bzw. von der Quartierkommission DIALOG nicht mehr gelten soll – Jacqueline Gafner Wasem hat es bereits gesagt –, hat mich ein wenig geschockt. Als Gewerbebetreibender muss ich die Trams passieren lassen, wie dies heute bereits beim Guisanplatz teilweise der Fall ist. Ich habe einen wahnsinnigen Zeitverlust, bis ich aus der Optingenstrasse auf den Viktoriaplatz fahren und dann Richtung Rosengarten zu meiner Kundschaft gelangen kann. Denn die bestehenden Strassen, auf denen das Tram realisiert werden soll, kann man nicht verbreitern. Früher hatten diese Strassen eine ganz andere Aufgabe. Sie galten auch als Fluchtwege, die man extra grosszügig gebaut hat, um so möglichst schnell aus der Stadt zu fliehen. Und jetzt verschliesst man sie. Dieses Problem hätte man lösen sollen, und zwar mit einer Vision. Tatsächlich hat das Tram seine Berechtigung auf einem Eigentrassee, nicht aber im Mischverkehr. Wir produzieren dort eindeutig Verkehr, der nicht nötig wäre. Das ist keine Lebensqualität, sondern unangenehm für die Anwohnenden, weil es jeden Tag unnötig Stau gibt.

Noch eine Bemerkung zu den Agglomerationsgemeinden Köniz und Ostermundigen. Es ist mir nicht bekannt, dass sie einen ESP Köniz Bahnhof oder etwas ähnliches realisieren wollen, damit sie ihre Leute auf die S-Bahn zwingen können, um schneller in die Stadt zu gelangen. Es kann nicht Aufgabe der Stadt sein, die Leute in den Agglomerationsgemeinden abzuholen. Es ist nur eine Zeitfrage, wie es dann weitergehen soll. Denn die Kapazitätsgrenze wird einmal überschritten sein und dann haben wir in der Stadt den Kollaps. Das kann es nicht sein. Die Gemeinden müssen doch auch eine Vision haben. Man hätte zusammenarbeiten und ein Projekt auf die Beine stellen sollen, das für alle stimmt.

Ich glaube nicht, dass die anderen Gemeinden auch so reagieren würden, wenn die Stadt Bern sagen würde: Jawohl, wir realisieren das Tram, wir haben ja noch viel Bauland zur Verfügung; sie sollen unsere Leute nur holen kommen, das ist doch gut für uns. – Nein, das kann es nicht sein. Wenn es um die Reparaturen und die Nachhaltigkeit der ganzen Trassees und Schienen geht, möchte ich dann hier kein Gejammer über die hohen Kosten in Millionenhöhe hören. Denn die anderen Gemeinden werden nicht mithelfen.

*David Stampfli (SP):* Ich bin als Politiker der Meinung, dass man transparent sein muss; deshalb möchte ich hier mit gutem Vorbild vorangehen. Ich wohne an der Ostermundigenstrasse 38 und arbeite an der Monbijoustrasse 61. Ich fahre meistens mit dem Velo zur Arbeit und bei schlechtem Wetter nehme ich den Bus. Sie sehen, ich bin genau auf der Route des 10er-Busses beziehungsweise gegebenenfalls der Tramlinie 10. Zudem bin ich Präsident von Pro Velo und bekunde hier ureigene Interessen. Pro Velo Bern hat gegen dieses Projekt Tram Region Bern eine Einsprache eingereicht mit 35 Punkten. Wir haben in den letzten Monaten lange Einspracheverhandlungen geführt. Uns ging es darum, eine konstruktive Einsprache zu machen, die dazu dienen soll, das Tramprojekt so veloverträglich wie möglich gestalten zu können, falls es angenommen wird. Vorneweg: Die Tramschienen sind für Velofahrende ge-



fährlich. Das wissen alle, die einmal auf einem Velo gesessen sind. Zusätzlich ist es heikel für die Velofahrenden, wenn sie die Haltestellen umfahren müssen. Sogenannte Kaphaltestellen sind eine ziemliche Herausforderung. Und je mehr Ampeln es gibt, desto weniger schnell kommt man als Velofahrende vorwärts. Das Projekt Tram Region Bern weist verschiedene sehr heikle Stellen für die Velofahrenden auf. Ich greife drei heraus: Viktoriaplatz, die Kreuzung Laubeggstrasse-Ostermundigenstrasse hinter dem Rosengarten und der Kreisel beim Pulverweg. Das sind Orte, bei denen man aus Sicht von Pro Velo mit dem Ergebnis noch nicht zufrieden sein kann. Mehr Sicherheit ist technisch machbar und wir erwarten von der Projektleitung, der Stadt Bern und dem Kanton Bern, dass sie hier Pro Velo Bern und allen Velofahrenden der Stadt Bern entgegenkommt – und glauben Sie mir, das sind nicht wenige; es gibt 100 000 Velos in der Stadt Bern. Ich möchte betonen, dass die Projektleitung zu Beginn ein Projekt vorgelegt hat, das nicht unbedingt velofreundlich war. Aber im Rahmen der Verhandlungen konnte man feststellen, dass auch die Projektleitung kompromissbereit sein kann. Wir haben unterdessen festgestellt, dass von unseren anfänglich 35 Einspruchepunkten die meisten bereinigt werden konnten. Und das anerkennen wir. Das ist eine grosse Leistung und freut uns, denn es war anstrengend. Die heutige Velosituation auf der Route der Buslinie 10 ist nicht optimal. Es gibt viele Parkplätze, es hat schmale Strassen – beispielsweise die Ostermundigenstrasse –, die für Velofahrende gar nicht angenehm sind. Es gibt gefährliche Kreuzungen wie den Viktoriaplatz und den Eigerplatz. Zudem sind die Busse für Velofahrende höchst unangenehm. Sie drängen sie ab. Überdies haben sie einen toten Winkel wie ein Lastwagen und sie weisen eine höchst unruhige Fahrweise auf. All diejenigen, die nun Megabusse als grosses Versprechen bringen: Für Velofahrende sind Megabusse absolut inakzeptabel. Aus öV-Sicht macht das Tram Region Bern ganz sicher Sinn. Das verstehe ich voll und ganz. Unser Fraktionssprecher Michael Sutter hat das perfekt ausgeführt. Auch Velofahrende benutzen gerne das Tram. Wenn es hagelt und schneit, steige ich auch gerne einmal in den Bus oder ins Tram. Nehmen wir an, es gäbe ein Tram auf der Buslinie 10, dann gäbe es weniger Parkplätze, wie aus den Plänen hervorgeht; in Anbetracht der aufschwingenden Autotüren ist das praktischer. Es gäbe breitere Strassen und Platz für Velostreifen. Der Velostreifen würde nicht plötzlich aufhören wie dies beispielsweise heute bei der Viktoriastrasse der Fall ist. Der Eiger- und der Viktoriaplatz werden auch verbessert; auf dem Eigerplatz gibt es neu extra für Velos einen Bypass. Zudem kann ein Tram ein Velo nie abdrängen, denn ein Tram bleibt in seinen Schienen und das ist für Velofahrende sehr beruhigend. Wenn man parallel zum Tram fährt und ausreichend Platz hat, dann ist das Tram viel angenehmer als der Bus. Ich werde dem Tramprojekt zustimmen und ein sehr kritisches Ja einlegen, weil ich mir bewusst bin, dass Trams für Velofahrende heikel sind. Aber ich glaube daran, dass die Projektleitung da mithilft. Wir haben diese Einsprache eingereicht und werden sie auch noch nicht vollumfänglich zurückziehen, damit wir einen Hebel haben, um das Tram veloverträglich zu gestalten. Ich werde ein sehr scharfes Auge auf die Umsetzung dieses Projekts haben und schauen, dass die Versprechen eingehalten werden. Abschliessend bitte ich, den Antrag der PVS Artikel 5 (neu) zu unterstützen.

*Vorsitzende Tania Espinoza Haller:* Es werden noch mindestens zehn Personen als Einzelredner oder -rednerin sprechen. Ich habe heute anfangs der ersten Sitzung begründet, weshalb ich am 3. Juli 2014, um 15.00 Uhr eine Zusatzsitzung einberufen habe. Wir stellten mit dem Ratsbüro Berechnungen mit den normalen Redezeiten an. Die Zeit würde nicht reichen, wenn wir nicht zusätzlich diese Sitzung einberufen hätten. Aufgrund der vielen Einzelvoten möchte ich darauf hinweisen: Wenn wir heute das Kreditgeschäft nicht abschliessen, wird dieses noch einmal verschoben. Ich bin davon ausgegangen, dass man den Kredit heute abschliessen kann. Es stehen dringliche Geschäfte an wie die Projektierungsgeschäfte zu den Schulhäusern. Wenn wir diese nicht beschliessen, bedeutet das für die Schulen, dass nach

den Ferien keine Lösung vorliegt. Das soll Ihnen bewusst sein. Ich würde gerne mit der Diskussion weiterfahren. Wer nicht einverstanden ist, soll sich nun melden, damit wir darüber abstimmen können. Entweder debattieren wir bis 22.30 Uhr oder bis das Kreditgeschäft fertig besprochen ist.

*Jacqueline Gafner Wasem (FDP):* Vielleicht bin ich langsam ein wenig müde, aber die Stadtratspräsidentin hat zuvor gesagt, sie hätte mit dem Ratssekretariat Berechnungen angestellt mit den normalen Redezeiten. Nun haben wir bekanntlich dank Kurt Hirsbrunner verkürzte Redezeiten gehabt. Anders gesagt, wir hätten diese Sitzung ohnehin benötigt. Wir beginnen ja nun das nächste Mal um 15.00 Uhr. Vielleicht könnte man gleich mit diesem Traktandum beginnen und die drei Geschäfte zu den Schulen von Gemeinderätin Franziska Teuscher und die restlichen Traktanden nach hinten verschieben. Im Übrigen ist der Zeitdruck bei diesen Schulgeschäften nicht durch den Stadtrat verursacht.

*Erich Hess (SVP):* Ich glaube, dass der vorgeschlagene Weg wenig sinnvoll ist. Es bringt nichts, wenn wir heute einfach das Kreditgeschäft verabschieden. Die Abstimmungsbotschaft ist dann noch nicht verabschiedet und dazu gibt es knapp 100 Anträge. Deshalb macht es aus meiner Sicht überhaupt keinen Sinn, das Geschäft heute fertig zu beraten. Angesichts dessen stelle ich hier den **Antrag, dass man die Geschäfte zu den Schulhäusern an der nächsten Sitzung vom 3. Juli 2014 zuerst behandelt und dann die Tramdebatte weiterführt.** Somit besteht keine Gefahr eines Schnellschusses oder dass für die Schülerschaft anfangs des nächsten Schuljahrs keine Lösung vorläge.

*Rolf Zbinden (PdA):* Ich kann mich dem Antrag meines Vorredners anschliessen. Ich finde diesen Vorschlag sehr sinnvoll. Was mich irritiert sind Schnellschüsse, indem man ein Geschäft unbedingt noch durchbringen will. Das ist unseriös bei einem solch gewichtigen Vorhaben, bei dem wir dann auch den Kredit sprechen müssen. Das Plädoyer für eine zusätzliche Sitzung ist in Ordnung. Wenn wir in 14 Tagen um 15.00 Uhr erscheinen werden, haben wir auch einen gewissen Spielraum.

Der heute eingeschlagene Weg des Ratssekretariats und gewisser Personen aus dem Stadtrat ist nicht unbedingt zielführend. Bemerken Sie denn nicht, dass Sie damit eher noch Widerstand herausfordern? Und dieser Widerstand wird nicht heute Abend um 22.30 Uhr, 22.45 Uhr oder um 23.30 Uhr ausgestanden sein. Damit säen Sie auch für die Zukunft sehr viele schlechte Schwingungen.

Vorsitzende *Tania Espinoza Haller:* Ich möchte noch anfügen, dass nicht nur die Vorlagen zu den Schulen, sondern auch die Vorlage zur Personalvorsorgekasse traktandiert ist. Ich möchte Sie darauf aufmerksam machen, dass dieses Geschäft viele Voten generiert.

Zudem möchte ich festhalten, dass wir das Vorgehen mit dem Ratsbüro besprochen haben. Die Verantwortung für die Traktandierung und den Vorschlag sowie die Gesamtverantwortung nach Gemeindeordnung (GO) übernehme ich.

Nun stimmen wir zuerst über den Ordnungsantrag von Erich Hess ab. Ich stelle den **Ordnungsantrag, dass wir das Kreditgeschäft ohne Abstimmungsbotschaft heute zu Ende beraten,** weil wir an der nächsten Sitzung wahrscheinlich ohnehin die dringlichsten Geschäfte nicht alle durchberaten würden. Sie können Einsicht in die Rednerliste nehmen.

## **Beschluss**

1. Der Stadtrat lehnt den Ordnungsantrag Erich Hess ab (18 Ja, 45 Nein, 1 Enthaltung).

*Abst.Nr. 028*

2. Der Stadtrat stimmt dem Ordnungsantrag der Vorsitzenden Tania Espinoza Haller zu (43 Ja, 16 Nein, 2 Enthaltungen). *Abst.Nr. 029*

*Seraina Patzen (JA!):* Ein guter öV ist gut und wichtig und für die JA! ist der Bau des Trams Region Bern ein sinnvoller Ausbau. Gleichzeitig fordert die JA! aber nun Taten statt Worte bei der Veloförderung. Es ist klar, dass sich öV und Velo an gewissen Stellen konkurrenzieren. Wer erhält Vortritt und wer erhält mehr Platz auf der Strasse? Wenn die Stadt Bern aber wirklich eine Verdoppelung des Veloverkehrs anstrebt, muss der Gemeinderat bereit sein, den öV auch einmal dem Velo hintanzustellen. Natürlich kann es vor einer Ampel vereinzelt zu längeren Wartezeiten für Tram und Bus kommen, wenn das Velo Vortritt hat, so wie das der Gemeinderat in seiner Antwort auf unsere Motion „Veloförderung aber richtig, Paradigmenwechsel jetzt!“ ausführt. Dieselbe Antwort gibt er auch auf die Motion der PVS. Gleichzeitig entlasten mehr Velofahrende aber auch den öV und der motorisierte Individualverkehr wird reduziert. Davon profitieren gerade öV-Benutzende sowie Fussgängerinnen und Fussgänger. Und weshalb müssen Velofahrende immer warten? Velofahren wird nicht attraktiver, wenn man alle zehn Meter vor einer Ampel stoppen muss. Was der Gemeinderat in seiner Antwort über den öV schreibt, gilt genau so für den Veloverkehr: „Damit er attraktiv bleibt, muss er auch benutzerfreundlich sein.“ Nur das Verb „bleibt“ müssten man beim Veloverkehr durch „wird“ ersetzen. Während beim öV sehr viel für die Benutzerinnenfreundlichkeit gemacht wird und die Zahl der Fahrgäste steigt, stagnieren die Velofahrten in der Stadt Bern seit 2005. Die JA! findet die Motion der PVS wichtig; das Tram soll so velofreundlich wie möglich gebaut werden. Es braucht aus unserer Sicht aber auch ein Umdenken in der Verkehrspolitik, damit die Veloförderung nicht hinter dem öV ansteht. Wir würden uns fast noch mehr darüber freuen, bald über die Velobrücke von der Länggasse in den Breitenrain zu fahren oder uns auf durchgehenden Velowegen sicher zu fühlen oder auf einer grünen Welle für Velos zu reiten als mit dem Tram von Ostermundigen nach Köniz zu fahren.

*Gisela Vollmer (SP):* Ich möchte mich noch zu den Fussgängerinnen und Fussgängern äussern, zur Hauptbenutzergruppe des Trams. Ein Tram müssen wir nicht zuletzt bauen, weil es an sich ein Ergebnis einer nutzungsgedrängten Siedlungsentwicklung ist. In den letzten fünf Jahren ging es hier in einem breiten Mitwirkungsprozess um die Gestaltung des Strassenraums. Und ich bin ziemlich erstaunt, wenn Leute monieren, sie hätten sich nicht ausreichend einbringen können. Wir haben das Geschäft in der Quartierorganisation QM3 und in vielen anderen Gremien eingehend erörtert. Wenn ich mich recht erinnere, lag im Stadtrat ein Antrag vor, dass Mitglieder des Stadtrats und die Quartiere zusammen in einer Kommission regelmässig über das Tram informiert werden. Dieser Antrag wurde vom Stadtrat abgelehnt. Nun kann man doch nicht bemängeln, man hätte nie darüber sprechen können. Wird vom Gemeinderat verlangt, dass er Vorhaben umsetzt, dann muss man aber auch im Mitwirkungsprozess und im Partizipationsverfahren entsprechend ernsthaft mitmachen. Und wie gesagt, dieser Prozess dauerte mehrere Jahre und es fanden teilweise im Wochentakt Sitzungen statt. Jetzt, am Ende dieses Prozesses, kann man doch nicht sagen: Wir wollen das Projekt gar nicht realisieren. Das hätte man doch viel früher kundtun können. Jedenfalls habe ich den Prozess als Vertreterin des Fussverkehrs sehr intensiv erlebt und ausserdem habe ich auch einen wesentlichen Paradigmenwechsel zum Thema Strasse erfahren. Und zwar ging es hier nicht nur um Strasse als Verkehrsanlage oder Eisenbahnanlage, sondern wir haben hier vor einigen Jahren begonnen, die Strasse als öffentlichen Raum, für den Langsamverkehr und aus meiner Sicht vor allem auch für den Fussverkehr, zu entwickeln. Dieser Prozess gestaltete sich natürlich nicht ganz einfach. Hinzu kam im Verlauf des Prozesses die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes. Damit ist nicht alles einfacher geworden. Wir haben uns vor allem für mehr Fussgängerflächen eingesetzt, damit Kinder auf dem Trottoir gehen können, für sichere

Schulwege, für Temporeduktionen, für sichere Strassenquerungen und für eine direkte und kurze Umsteigebeziehung. Ich gebe zu: Wir haben nicht alles erreicht, aber der Prozess ist meines Erachtens in den letzten Jahren immer besser gelaufen. Für mich ist er erst zu Ende, wenn das Tram gebaut ist. Insofern werde ich natürlich dem Tramprojekt zustimmen.

*Rudolf Friedli (SVP):* Ich bin einer der wenigen SVPLer, die für das Tram Region Bern einstehen. Für mich hat ein derartiges Megaprojekt stets Vor- und Nachteile. Wenn ich sie gegeneinander abwäge, überwiegen die Vorteile. Für mich geht es insbesondere um die wirtschaftliche Entwicklung für die Region und nicht nur für die Stadt Bern. Wie es der Name auch sagt, ist es ein Projekt für die Region. Da müssen wir über unsere eigene Gemeindegrenze hinausschauen. Wenn Befürchtungen zum Unterhalt in der Luft liegen: Bereits jetzt fährt das Nüni-Tram über die Gemeindegrenzen hinaus. Dort ist der Unterhalt auch geregelt. Das Problem scheint offenbar lösbar zu sein beziehungsweise ist bereits gelöst. Zum Argument der Kapazität, zu den Berechnungen etc. möchte ich sagen: Wir hatten die Gelegenheit, von Experten vorgerechnet zu bekommen, wie es sich mit der Kapazität verhält. Diese Überlegungen haben mich zumindest überzeugt. Es ist klar, man soll den Experten nicht immer alles glauben. Man muss deren Erklärungen auch nachvollziehen und kritisch hinterfragen. Ich konnte sie nachvollziehen und sie erschienen mir plausibel. Ein Megabus wäre keine Lösung. Deshalb bin ich auch in dieser Hinsicht für das Tram. Ich glaube nicht, dass einmal jemand auf die Idee käme, das Nüni-Tram in einen Megabus umzuwandeln. Das Nüni-Tram ist mindestens ebenso frequentiert wie die Buslinie 10. Das Projekt ist auch in einen grösseren Zusammenhang zu stellen in Bezug auf die Hauptstadtregion. Wir haben jeweils das Problem, dass die Stadt Bern nicht als Metropolitanraum betrachtet wird. Dies vor allem deshalb, weil der Raum Bern eine schlechte Entwicklung aufweist. Wenn darüber gejammert, aber das Tram gleichzeitig torpediert wird, dann ist dieses Verhalten widersprüchlich. Wir sollten auch ein wenig auf andere Kantone, auf andere Regionen achten. Zürich hat die Glattalbahn, dort wird intensiv gebaut. Deshalb ist Zürich eine Metropolitanregion.

Das Argument der Bäume: Ja, es ist schade, dass Bäume gefällt werden müssen. Aber in einer Gewichtung ist eine Entwicklung einer ganzen Region wichtiger als Bäume. Diese werden, wie wir gehört haben, neu angepflanzt – und nicht nur kleine, sondern sechs Meter hohe Bäume. Bei der Routenführung gibt es meines Erachtens nichts zu diskutieren. Diese ist richtig und wurde zig mal geprüft. Man muss aufpassen, dass man nicht alles stets wieder hinterfragt. Auch als Politikerin oder Politiker darf man den Experten einmal Glauben schenken. Dafür setzen wir sie auch ein.

Im Grossen und Ganzen bin ich für das Projekt Tram Region Bern und hoffe, die Vorlage finde auch an der Urne eine Mehrheit. Die SVP-Fraktion ist leider gespalten. Es ist eine grosse Mehrheit gegen das Tram. Aber es gibt einige, die für das Tram Region Bern sind und insbesondere die wirtschaftliche Entwicklung in den Vordergrund stellen.

*Erich Hess (SVP):* Wir stimmen hier über 54 Mio. Franken ab. Ich finde es sehr unseriös, wenn wir nun dieses Geschäft noch hineinmurksen wollen. Es ist nun bereits später als 22.30 Uhr. Die Geschäftsordnung sieht vor, dass wir in der Regel die Sitzung um 22.30 Uhr unterbrechen. Wenn wir nun die 54 Mio. Franken noch schnellstens durchwinken wollen, ergibt dies ein verfälschtes Abstimmungsresultat. Denn das Abstimmungsresultat des Stadtrats wird schliesslich in der Abstimmungsbotschaft abgedruckt. Es haben bereits einige Mitglieder des Stadtrats die Sitzung verlassen, weil sie bereits seit 15.00 Uhr hier sitzen und morgen wieder früh aufstehen müssen. Deshalb stelle ich hiermit den **Antrag, die Sitzung zu unterbrechen und am 3. Juli 2014 mit der Debatte fortzufahren**. Es sind noch fast zehn Referenten vorgesehen. Es dauert wahrscheinlich bis ungefähr 23.30 Uhr, bis diese Referenten und der Gemeinderat noch gesprochen haben. Die Debatte ab 23.30 Uhr wird uns 6 500 Franken

mehr an Sitzungsgeldern kosten, weil ab diesem Zeitpunkt drei Stunden vorbei sind und nach Stadtratsreglement jedes Mitglied des Stadtrats nach einer Sitzung, die länger als drei Stunden dauert, Anrecht auf ein weiteres Sitzungsgeld hat. Deshalb bitte ich Sie, die 54 Mio. Franken das nächste Mal wirklich seriös zu debattieren und nicht noch heute schnell durchzuwinken. Die Steuerzahlenden werden es Ihnen danken.

### **Beschluss**

Der Stadtrat lehnt den Ordnungsantrag Erich Hess ab (14 Ja, 39 Nein, 1 Enthaltung).  
*Abst.Nr. 030*

*Henri-Charles Beuchat (SVP):* Eigentlich habe ich mich als Redner eingeschrieben, weil ich Angst haben musste, dass Kurt Hirsbrunner das Wort der Rednerinnen und Redner auf eine Minute gekürzt haben möchte. Was ich heute hier erlebe punkto Sitzungsführung und Traktandierung, habe ich während meiner vier Jahre im Stadtrat noch nie erlebt. Sie können machen, was Sie wollen, aber ich habe keine Lust, das Geschäft vor leeren Gemeinderatssitzen zu debattieren. Ich gehe nun nach Hause.

*Erich Hess (SVP):* Ich bin erstaunt, wie heute Abend hier mit der Demokratie Fussball gespielt wird. Aber es ist ja nicht das erste Mal bei Rot-Grün. Wir steuern hier einmal mehr in Richtung Kommunismus, in eine kommunistische Diktatur von Rot-Grün. Ich bin kein grundsätzlicher Tram-Gegner, aber die Trams sind dort zu realisieren, wo sie Sinn machen. Wir haben das beim Tram Bern Bümpliz gesehen. Vorher floss der Verkehr durch Bümpliz stets reibungslos. Und jetzt müssen die Autos fortwährend dem Tram hinterher fahren. Das gibt zahlreiche Verspätungen für Privatpersonen und vor allem für Handwerksbetriebe. Vorher sind die Busse kurz in die Haltenische gefahren, liessen die Personen ein- und aussteigen, und sind dann weitergefahren. Während dieser Zeit konnte der Normalverkehr den Bus überholen. Heute ist das leider nicht mehr möglich. Es gibt nur noch ganz wenige Stellen, bei denen das Tram überholt werden kann. Das Tram ist unter dem Strich auch viel langsamer unterwegs und blockiert den Verkehr noch stärker als ein Bus, weil es aufgrund seines Gewichts viel länger dauert, bis es beschleunigt und gebremst hat. Es wäre viel sinnvoller, wenn wir ein wenig flexibler dächten und am richtigen Ort das richtige Verkehrsmittel einsetzen würden. Die Flexibilität eines Trams ist viel geringer als diejenige eines Busses. Gibt es einen Unfall auf der Strasse, kann der Bus ohne Weiteres ausweichen, das Tram ist dann einfach blockiert. Die Unterhaltskosten und die Infrastruktur für ein Tram sind massiv höher als diejenige eines Busses. Bekanntlich müssen die Schienen mit dem auf der Tramschiene fahrenden Schienenfahrzeug des Öffern abgeschliffen und gepflegt werden. Das verursacht zusätzliche Kosten. Somit entstehen auch weitere zusätzliche Kosten beim Unterhalt und die Tramschienen weisen einen viel grösseren Verschleiss auf als die Strassen. Sie können sehen, wie oft man die Tramschienen wieder aus dem Boden herausnehmen und neue einsetzen muss. Die Busse sind auch flexibler in Bezug auf die Grösse. Die Trams sind in etwa gleich lang und werden gleich oft eingesetzt. Die Busse können abhängig von den Fahrgästen viel flexibler eingesetzt werden.

Der Stadtrat hat das Baumschutzreglement eiligst angepasst, nur damit das Tram realisiert werden kann. Und es ist nicht richtig, dass für Privatpersonen ein anderes Recht gilt, was das Abholzen von Bäumen anbelangt, als für die öffentliche Hand. Es kann nicht sein, dass die öffentliche Hand Vorschriften für Privatpersonen und für Privateigentum erlässt und sich selber ein anderes Recht herausnimmt. Das führt schon fast wieder in die Diktatur. Einen einzigen Vorteil hat das Tram: Rot-Grün möchte überall Tempo 20-Zonen einführen. Bei Tramlinien sind jedoch höchstens Tempo 30-Zone möglich. Ansonsten hat es im Vergleich zu einem Bus zahlreiche Nachteile. Ich bitte, dieser Tramvorlage nicht zuzustimmen, vor allem heute

Abend nicht, weil bereits sehr viele Mitglieder des Stadtrats den Rat verlassen haben und dieser Umstand das Resultat massiv verfälschen würde.

*Roland Jakob (SVP):* Ich werde Ihnen nun Punkte nennen, die ich als Fraktionschef und als Vertreter der Fraktion nicht sagen konnte. Einerseits stösst es uns schwer auf, dass die Stadt eine Marketingfirma engagiert hat, die Steuergelder verschwendet, um für ein Projekt Lobbying zu betreiben. Ich möchte von Gemeinderätin Ursula Wyss gerne wissen, wie viele Millionen Franken sie dafür einsetzt, nur damit das Geschäft vor dem Volk im Sonnenschein erscheinen darf. Weiter möchte ich von ihr wissen, ob man unter den Gemeinden jemals darüber diskutiert hat, wie es um die Beteiligung der Gemeinden bei den Unterhaltsarbeiten steht, die die Stadt Bern zu 100 Prozent selber tragen muss. Falls ja: Zu welchem Entscheid ist man gekommen? Es kann wohl nicht sein, dass wir die gesamten Unterhaltslasten tragen müssen und die anderen Gemeinden fein raus sind. Weiter möchte ich von Gemeinderätin Ursula Wyss wissen, wie es möglich ist, dass diese Bäume, die nun gerodet werden, plötzlich alle krank sind, wo man vor einigen Jahren oder noch kürzerer Zeit nicht einmal gewusst hat, dass diese Bäume krank sein sollen. Zu guter Letzt möchte ich wissen, wie sie persönlich als Gemeindepolitikerin dafür sorgen will, dass die Steuern in der Stadt Bern nicht steigen. Es ist zu bedenken, dass man mit solchen Projekten nur für andere Gemeinden einen Mehrwert schafft und für die Stadt am Schluss nur der Kollaps übrig bleibt und plötzliche Steuererhöhungen anstehen.

*Michael Daphinoff (CVP):* Ich äussere mich hier als Vertreter der CVP, weil wir innerhalb unserer Partei relativ viele Stimmen haben, die sich kritisch gegen das Tramprojekt aussprechen. Die CVP Stadt Bern oder die beiden Vertreter im Stadtrat werden zu diesem Kredit ein sehr kritisches Ja abgeben. Wir werden auch genau darauf achten, wie die Regierung dieses Projekt umsetzt. Uns stösst wie dem Vorredner sauer auf, wie viel Geld in die Kommunikationsfirma investiert worden ist. 1,8 Mio. Franken sind kein Pappenstiel. Ich möchte all diese negativen Punkte nicht noch einmal aufzählen: Dass Busse flexibler sind als Trams, ist mehr als bekannt und dass Trams mehr Lärm verursachen als Busse auch. Ich wohne an der Thunstrasse und habe relativ viel Erfahrung mit Busersatz und mit Trams. Eine Sache, die noch nicht wirklich angesprochen wurde und die ich tatsächlich als Problem erachte, ist, dass die Stadt Bern keine geeignete Tramstadt ist – anders als die Votanten heute Abend gesagt haben und anders als die Regierung uns glauben machen will. Die Stadt Bern ist geographisch und so wie sie gebaut ist nicht angelegt für Trams. Sie ist nicht wie Bordeaux oder Strassburg eine Stadt mit Ruhm oder eine Stadt mit grossen Strassen, wo die Trams problemlos durchfahren können. Es ist eine enge Stadt mit engen Strassen, und die kann man nicht ohne Weiteres verbreitern. Wenn man eine zweite Tramachse baut, macht das die Stadt nicht breiter. Ich war vor zwei Wochen in Hamburg. Das ist eine grosszügige Stadt, eine, in der man atmen kann. Es wird nicht so sein, dass wir die nächsten paar Jahre während der Realisierung des Trams in den verschiedenen Gemeinden und in der Stadt Bern problemlos überstehen werden; da wird einiges an Ärger auf uns zukommen, und zwar nicht nur durch die Kosten und durch den Baulärm, sondern sicher auch die Regierung, die uns das eine oder andere Mal Kopfzerbrechen bereiten wird. Und die CVP Stadt Bern wird der TVS auch im Verlauf des Projekts sehr kritisch auf die Finger schauen, wie es bereits im IAFP angeklungen ist. Aber für die CVP ist zentral: Das Projekt ist eine Weichenstellung für die Zukunft, es ist ein Garant für mehr Wachstum. Und die CVP ist dafür, dass die Stadt wachsen soll. Wirtschaftliche Entwicklung ist uns ein Anliegen und steht für uns auch im Vordergrund. Wenn man das Projekt Tram Region Bern nicht verwirklicht, schaden wir der Attraktivität der Hauptstadtregion. Wenn man ein wenig weiter denkt und an die Gemeindefusionen denkt – und da steht die CVP auch dahinter –, muss man letztlich nicht nur auf die Stadt Bern als Stadt Bern schauen,

sondern die Region Bern betrachten, so wie sie sich jetzt präsentiert und wie sie am Wachsen und sich Entwickeln ist. Und da gibt es keine andere Lösung, als diesem Projekt Tram Region Bern zuzustimmen.

Zu den Kapazitätsgrenzen will ich mich nicht weiter äussern. Unser Ja ist kritisch, aber es bleibt ein Ja von Seiten der CVP.

*Stefan Jordi (SP):* Ich spreche nicht als SP-Vertreter, sondern als Einzelredner, als Anwohner, als Benützer der Bushaltestation Viktoriaplatz, als Betroffener. Ich spreche aber auch als Politologe. Was man hier gehört hat punkto was Demokratie sei oder nicht, ist erschreckend. Ich weise Sie darauf hin, dass man hier im Jahr 2009 mit 59 Ja- zu 4 Nein-Stimmen dem Vorprojekt zugestimmt hat. Das war ein demokratischer Entscheid. Wir haben hier keine Konsensdemokratie, bei der wir solange diskutieren, bis wir alle derselben Meinung sind, sondern es zählt das Mehrheitsverhältnis. Im Jahr 2011 hat man mit 55 Ja- zu 9 Nein-Stimmen dem Projektierungskredit zugestimmt – ein demokratischer Entscheid. Zur Partizipation, die hier erwähnt wurde: Es wurden zig partizipative Gremien geführt. Wer mich kennt, weiss, dass ich beruflich zu 90 Prozent mit Partizipation beschäftigt bin. Ich langweile Sie mit diesen Zahlen: Zwischen 2009 und 2011 gab es sechs Begleitgruppensitzungen zum Gesamtprojekt. In Köniz wurden 15 Sitzungen durchgeführt – ich habe nur diejenigen gezählt, die wirklich partizipativ waren und keine Informationsveranstaltungen –, in Bern Süd sechs Veranstaltungen, in der Innenstadt eine, in Bern-Nord acht und in Ostermundigen 14 Veranstaltungen. Nun frage ich Sie: Haben Sie seitens der SVP an einer solchen Veranstaltung teilgenommen? Haben Sie Ihre Meinung dort eingebracht? Waren die nicht mehr anwesenden Tram-Gegnerinnen und -Gegner dort dabei? Haben Sie sich mit Ihren Anliegen dort eingebracht oder sind diese erst jetzt aufgekommen? Es bestand so oft die Möglichkeit, sich in diesen Jahren in diesem Projekt einzubringen. Es sind 100 Rückmeldungen direkt ins Projekt eingeflossen. Beispielsweise die ganze Baumgeschichte, bei der nun der Vorwurf vorgebracht wird, ist man klüger geworden. Man hat das noch einmal genauer untersucht, weil es ein grosses Anliegen war. Die eingebrachten Begehren wurden ernst genommen. Man muss sich halt beteiligen. Partizipation ist manchmal auch eine Fleissarbeit, bei der man Einsatz zeigen muss. Es ist natürlich praktischer, hier über ein derart wichtiges Projekt ein wenig zu reklamieren. Und um zum Schmunzeln anzuregen: Überraschend sind auch gewisse Aussagen anderer Exponenten. So setzt sich beispielsweise Christian Wasserfallen, ein ehemaliges Stadratsmitglied der FDP, stark für das Tram ein. Die SVP moniert plötzlich den Einsatz eines PR-Büros. Ich erinnere daran, dass Bundesrat Ueli Maurer für seine Auftritte für die Gripenabstimmung wahrscheinlich mehrere PR-Büros engagiert hat. Die SP-Fraktion steht klar hinter diesem Tram-Projekt und bittet, diesem Kredit zuzustimmen.

*Ueli Jaisli (SVP):* Ich bin ein wenig tramgeschädigt. Ich komme aus Bümpliz und wohne an einer Tramlinie. Ich habe beispielsweise auch Mühe, als Velofahrer diesen Tramschienen entlang zu fahren. Vor allem im Winter gibt es einige sehr gefährliche Stellen, die gar nicht lustig sind. Ich fahre während des ganzen Jahres Velo. Für mich macht das Tram dort Sinn, wo es ein separates Trassee hat. Aber dort, wo es in engen Strassen fährt, ist es ein absoluter Horror. Ich werde dem vorliegenden Projekt nicht zustimmen. Falls das Projekt Tram Region Bern doch realisiert wird, hoffe ich aufgrund der Erfahrung von Bümpliz, dass das Projekt wesentlich an Qualität gewinnen kann.

*Alexander Feuz (SVP):* Ich möchte hervorheben, dass das Wort „Tram-Gegner“ falsch ist. Wir bekämpfen das konkret vorliegende Tramprojekt. An die Adresse von Stefan Jordi möchte ich bemerken – und Hans-Peter Wyss (TVS) kann es bezeugen: Es haben diverse Stadträte an diesen Veranstaltungen zum Viktoriaplatz teilgenommen. Unter anderem Kurt Rüeeggsegger,

Luzius Theiler und ich; und wir haben uns bereits damals kritisch geäußert. Für mich besteht die Gefahr, dass die Stimmbürgerinnen und -bürger hier die Katze im Sack kaufen. Bei gewissen Berechnungsmodellen ist das Weissenbühl-Tram wieder dabei. Nun soll es geopfert werden und das soll verschwiegen werden. Ich hoffe, wenigstens in der Abstimmungsbotschaft sei dies erwähnt.

Zu den Vorwürfen von Michael Sutter. Ich stelle fest, dass die Verwaltung zwei Drittel bis drei Viertel der Redezeit, die ursprünglich für das Geschäft Tram Region Bern vorgesehen war, benötigt hat. Und die ganze Debatte stand unter dem Damoklesschwert eines Ordnungsantrags, den man ernst nehmen muss. Es wurde uns heute vor Augen geführt, wie ein Einzelantrag – den ich nach wie vor als nicht korrekt betrachte –, behandelt wurde, um die kritischen Stimmen zum Verstummen zu bringen. Man hat uns vorgeworfen, wir würden die Debatte verzögern. Aber Sie müssen auch die Traktandierung anschauen. Die Anwesenden haben es selber gesehen: Anträge zum IAFP, zweite Tramachse, Tram Region Bern – all diese Geschäfte an einem Tag. Da sieht ein Blinder, dass das nicht funktionieren kann. Ich komme jetzt zur Antwort an Kurt Hirsbrunner und die BDP. Es wird uns vorgeworfen, man operiere mit falschen Zahlen. Wir forderten stets, die Zahlen der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) und Bernmobil seien zu verwenden. Ein Megabus oder Gelenkbus ist meines Wissens ungefähr 2.5 Meter breit, ein Tram ist wesentlich schmaler. Und für mich sind vor allem die Ein- und Aussteigezeiten entscheidend. Ich will das bewusst noch einmal wiederholen, weil es ein wichtiges Element ist. Wenn mehr breite Türen vorhanden sind, können mehrere Personen rasch ein- und aussteigen. Und man soll auf Typenblätter und Ausbildungsunterlagen gewisser Modelle abstellen können.

Eine weitere Replik an die Adresse der BDP: Werner Luginbühl, wohnhaft in Krattigen, Berner Oberland, sagt, er sei in Bordeaux gewesen, gute Lage mit Tram. Da hat Werner Luginbühl recht. Für Bordeaux ist das Tram auf diesen Achsen gut. Aber hier sind wir in Bern und wir wollen eine Lösung für die Stadt Bern, die uns Bernerinnen und Bernern und der Zukunft nützt. Ich habe den Eindruck, dass man die vorhandenen Bundesgelder nun abholen will. Es kommt mir vor, wie in einer Fabel von Lafontaine oder Aesop: Fuchs, Bär und Wolf diskutieren über die beste Lösung. Ich finde es auch richtig, dass die Menschen direkt an die Stadt angebunden sind. Aber ein Tram mit den verrückten technischen Lösungen der Kehrtunnel, um auf die Rütli sprechen zu kommen, ist für mich nicht der richtige Weg. Irgendjemand muss das bezahlen. Wahrscheinlich wird dann das Libero-Abonnement wesentlich teurer sein oder wir bekommen es via Steuern zu spüren. Aber seien Sie sich bewusst: Letztlich bezahlt die Berner Bevölkerung einen Zusatzpreis.

Stichwort zweite Tramachse und die ganze Umgestaltung: Es ist einfach höchst unseriös, wenn der Stadtpräsident am 14. März 2014 verlauten lässt – Sie können dies dem Mediencenter der Stadt Bern entnehmen –, wie wichtig das Tram Region Bern für den Eigerplatz sei, wo doch bekannt ist, dass all diese Zusatzkosten nicht gesprochen sind. Dasselbe gilt für die Teilprojekte Breitenrain. Ich sage bereits hier und heute – und die Medien können uns dann daran messen: Das Projekt wird wesentlich teurer sein als die 494 Mio. Franken.

Auch für den Privatverkehr wird dieses Projekt gewaltige Einschränkungen bewirken. Ich bin sehr überrascht, wie gewisse Wirtschaftsvertreter hier dafür einstehen. Bedenken Sie, wenn die Motionen, die eine klassische Priorisierung des Velos gegenüber dem Auto oder den Fussgängerinnen und Fussgängern verlangen, angenommen werden und Sie dann im Raum Bahnhof die Strasse überqueren wollen, dann geht dort gar nichts mehr.

Zum Schluss komme ich wieder zu den Scheingefechten. Wie Sie erkennen konnten, sind die Beschwerden der SP-Nord oder von Pro Velo alles Gefechte, die gegen aussen geführt werden. Und nun hat man all diese Einsprachen anscheinend zurückgezogen. Betrachtet man die ganze Situation, dann können sich die Velofahrenden, die beim Überqueren der Tramschie-



nen stürzen, dann ist dies eben die Lösung der Velofahrenden. Betrachtet man die ganze Situation [...] *(An dieser Stelle wird das Mikrofon ausgeschaltet.)*

*Rudolf Friedli (SVP):* Ich muss mich noch rechtfertigen aufgrund des Votums von Stefan Jordi. Er hat uns gefragt, ob die SVP bei den Mitwirkungssitzungen dabei gewesen sei. – Ja, wir waren dabei. Eine andere Frage ist, ob unsere Standpunkte aufgenommen wurden. Wir sind leider nicht in der komfortablen Situation, dass all unsere Äusserungen gleich aufgenommen werden, da sich die SVP nicht in einer Mehrheitsposition befindet. Aber wir waren dabei und haben uns innerhalb der Partei sogar intensiv mit dem Projekt beschäftigt. Ich habe initiiert, dass uns Joachim Rutz vom beauftragten Ingenieurbüro das Projekt zwecks Sachverhaltsabklärung – juristisch ausgedrückt – erklärt und wir Fragen stellen können. In einer späteren Veranstaltung konnten wir politische Diskussionen führen. Wir haben uns intensiv mit dem Projekt beschäftigt und aus der Expertenbefragung wurden dann unterschiedliche Schlüsse gezogen. Aber den Vorwurf, wir hätten wohl dieses oder jenes unterlassen, akzeptieren wir nicht.

*Alexander Feuz (SVP):* Mein Ordnungsantrag ist simpel. Gemeinderätin Ursula Wyss soll ohne Weiteres noch sprechen dürfen. **Ich beantrage, dass die Abstimmung über sämtliche Anträge das nächste Mal erfolgen soll, und zwar ohne Debatte.** So bestünde die Möglichkeit, dass sich diejenigen Personen, die nun nicht anwesend sind, dazu äussern könnten. Das wäre eine faire Lösung. Es wird auch niemand nachträglich das Wort ergreifen, denn Gemeinderätin Ursula Wyss hat als letzte Person das Wort. Es werden zahlreiche Punkte zur Abstimmung kommen – ein Abstimmungsmarathon –, denn wir werden punktweise Abstimmung beantragen. Ich ersuche, dem Antrag zuzustimmen.

### **Beschluss**

Der Stadtrat lehnt den Ordnungsantrag Alexander Feuz ab (14 Ja, 48 Nein, 1 Enthaltung).

*Abst.Nr. 031*

Direktorin TVS *Ursula Wyss:* Herzlichen Dank für die Diskussion und vor allem für all diejenigen Voten – ich glaube, es waren fast alle –, bei denen die Wichtigkeit des öV betont wurde. Es gibt den gemeinsamen Nenner, dass der öV bei der Lösung unserer Verkehrsherausforderungen für die Stadt Bern einen wichtigen Part spielt. Es stellt sich die Frage, ob wir die Erfolgsgeschichte mit dem öV fortschreiben können. In dieser Hinsicht habe ich viele Rednerinnen und Redner gehört, die dem zustimmen. Die grosse Differenz besteht in der Frage, wie man mit dem öV umgehen will. Wir müssen uns erst einmal die Frage stellen, was die Linie 10 ist. Und wir erkennen: Es ist eine der beiden absolut wichtigsten und fahrgaststärksten Linien von Bernmobil. Sie ist zusammen mit der Linie 9 diejenige Linie, die am meisten Fahrgäste transportiert. Die Linie 10 hat knapp 17 Millionen Fahrgäste pro Jahr. Die Linie 9 weist ähnlich viele auf, aber dort gibt es seit 100 Jahren ein Tram. Ich glaube, Sie brauchen niemandem im Breitenrain zu erzählen, dass Sie das Tram wieder auf Busse umgestellt haben möchten. Oder fahren Sie derzeit mit dem Bus ins Saali. Dort wurde aufgrund einer Baustelle im Egghölzli kurzfristig von Tram auf Bus umgestellt. Die Leute haben dort insbesondere ein Bedürfnis, dass das Tram so rasch wie möglich wieder fahren kann, damit sie den Komfort und ausreichend Platz haben. Ähnlich tönt es bei den Fahrgästen, die mit dem Tram Bern West unterwegs sind. Das Tram hat einen höheren Fahrkomfort als der normale Bus. Gerade wenn er dermassen belegt ist, wie dies bei der Linie 10 Richtung Ostermundigen und Richtung Köniz oft der Fall ist. Über die Kapazität haben wir hier mehrmals intensiv diskutiert. Mit absoluten und relativen Zahlen gerechnet ergibt sich eine ungefähr zweieinhalb Mal höhere Kapazität beim Tram als bei den aktuellen Bussen. Ich glaube, da stehen wir nun vor der Kernfrage:

Was ist der Nutzen aus der Perspektive der Stadt? Es ist der Fahrkomfort für die Personen, die auf dieser städtischen, stark belegten Linie unterwegs sind. Der Fahrkomfort bewirkt, dass die Leute überhaupt mit dem öV fahren und dies gerne tun. Und dass auch diejenigen, die in Zukunft noch dazukommen werden – die Prognosen liegen auf dem Tisch und werden Jahr für Jahr bestätigt –, bereit sind, mit dem öV durch die Stadt Bern zu fahren. Ich denke, so machen wir auch für die Zukunft einen wichtigen Schritt für die Lebensqualität in der Stadt Bern. Wenn ich mir das Projekt anschau – und ich war nicht von Beginn weg dabei –, dann sehe ich ein intensives und über lange Zeit erarbeitetes sowie ein austariertes Projekt, das bis ins tiefe Detail versucht, ein Optimum für all die zahlreichen Ansprüche, die an das Projekt herangetragen werden, herauszuholen. Ein Entscheid, der gefällt werden musste, ist: Welches ist das richtige Fahrzeug? Mit 17 Millionen Fahrgästen pro Jahr sind Sie sehr schnell überzeugt, dass die Umstellung auf Tram richtig ist. Auch die Linienführung wurde intensiv untersucht. Alle Vorschläge, die ich bis anhin gehört habe, wurden eingehend geprüft, mit einer Ausnahme: Eine Frau hat das letzte Mal vor dem Rathaus demonstriert und vorgeschlagen, wir sollten doch die Schwebebahn testen. Ich gebe zu: Ich habe nichts darüber gefunden, ob Schwebebahnen auch untersucht worden sind. Insbesondere die Linienführung über den Guisanplatz wurde intensiv untersucht: eine Verdoppelung der Linie 9 beziehungsweise eine Linienführung hinten durch. All dies wurde nicht nur durch die Stadt Bern, sondern auch von Kanton und Bund abgeklärt. Zu zahlreichen Fragen gibt es Zweit- und Drittgutachten von unabhängigen Stellen, von denen ich den Eindruck habe, dass sie ökonomisch nicht extrem von der Realisierung des Projekts abhängen.

Ein Punkt ist für mich auch wichtig: Es ist nicht einfach nur ein Tram- oder ein öV-Projekt. Dies ist es selbstverständlich in erster Linie, weil die Kapazität stimmen muss. Aber es ist ein Gesamt-Verkehrsprojekt. Es nimmt Rücksicht auf den motorisierten Individualverkehr, auf den Fuss- und Veloverkehr. Es nimmt auch Rücksicht auf die Anliegen der Anwohnenden, die an uns herangetragen wurden oder immer noch werden. Es sind einerseits die viel diskutierten Bäume. Dazu konnte man zu einem früheren Zeitpunkt bei der Laubeggstrasse eine Projektänderung ins Auge fassen. Das gesamte Projekt wurde verändert. Der Strassenquerschnitt wird massiv verengt, damit die Baumallee auf der anderen Seite gegenüber dem Rosengarten erhalten werden kann. In der Viktoriastrasse, das haben wir im letzten Jahr noch intensiv angeschaut, gibt es keine Möglichkeiten. Dort bauen wir zwischen zwei Hausfronten. Wir sind jeden einzelnen Baum durchgegangen und es tut mir leid: Aber Neophyten zu erhalten macht keinen Sinn, wenn wir ein nationales Konzept haben, das gegen Neophyten antritt. Und die kranken Bäume zu erhalten, das macht auch wenig Sinn. Dann gibt es noch gesunde Bäume, die direkt dort stehen, wo die Haltestellen geplant sind. Ich denke, wir sind es all denjenigen Personen, die auf der Linie 10 unterwegs sein werden, schuldig und wir haben die Verpflichtung, Haltestellen zu bauen, die auch benutzt werden können, auch mit einem Rollstuhl. Überall dort, wo die Möglichkeit besteht, Bäume zu erhalten, werden wir dies tun – insbesondere die ganz markante, wichtige Sommerlinde auf dem Sportplatz an der Viktoriastrasse.

Ich möchte mich nun über die Höhe des Kredits äussern, über den die Bevölkerung abstimmen kann. Die Stadt bezahlt 54,6 Mio. Franken und das ist viel Geld. Das sind zehn Prozent des Gesamtkredits. Mit diesem Geld, mit den 9,8 Prozent, finanzieren wir die Strassen- und die Kanalisationssanierung. Damit kommen wir auf ungefähr die Hälfte der Kosten, die sogenannten Ohnehin-Kosten. Als Inhaberinnen, als Besitzerinnen der Kanalisation sind wir verpflichtet, diese alle 80 Jahre – die meisten sind 100 Jahre alt oder noch älter – zu erneuern, zu sanieren und den Bedürfnissen der wachsenden Bevölkerung anzupassen. Diese Kosten werden wir ohnehin haben, unabhängig davon, ob wir das öV-Projekt realisieren oder die Unterstützung von Kanton und Bund für die Traminfrastruktur erhalten oder nicht. Für die Traminfrastruktur, das wurde absolut richtig gesagt, bezahlt die Stadt Bern nichts. Wir bezahlen

keine einzige Tramschiene. Unsere Kosten entstehen aufgrund unserer Kanalisationsanlagen und Strassen. Deshalb ist es richtig, dass wir zusammen mit dem Tram Region Bern eine Aufwertung vornehmen, gerade beim Eigerplatz soll dies über das Tram Region Bern mitfinanziert werden. Ich erwarte, dass wir als Behörde, die gefordert ist, mit den Steuerfranken effizient umzugehen, diese Synergien nutzen, die Projekte zusammen realisieren und so die Finanzierung entsprechend bündeln können. Der Breitenrainplatz hat aber nichts zu tun mit dem Projekt Tram Region Bern: Der Breitenrainplatz liegt an der Linie 9 und muss völlig unabhängig von der Linie 10 oder einer Buslinie 10 umgebaut und saniert werden. Sie geben mir zu bedenken, dass wir auch Kantons- und Bundessteuerzahlende sind. Selbstverständlich sind wir das. Aber es gibt einen Topf für die Agglomerationsprogramme. Und dieser ist für die ganze Schweiz derselbe. Wenn wir das Geld nicht abholen, gehen die Projekte nach St. Gallen oder nach Lausanne oder wohin auch immer. Und da ist es mir doch noch lieber, die öV-Entwicklung nach Bern zu holen.

Nun komme ich noch zu den vier konkreten Fragen, die mir Roland Jakob gestellt hat. Zum einen die Frage zu den 1.8 Mio. Franken vom Gesamtprojekt, die für die Kommunikation vorgesehen sind. Das ist die Gesamtsumme, die im Jahr 2009 für die Information der zahlreichen Mitwirkungsveranstaltungen vorgesehen war. Im Übrigen bin ich froh, dass bei vielen auch die SVP anwesend war – Rudolf Friedli hat es erwähnt. Ein grosser Teil der Geldsumme wurde selbstverständlich bereits ausgegeben. Bezüglich der Unterhaltsarbeiten habe ich die Frage nicht 100-prozentig verstanden; das Rollmaterial wird nicht von den Gemeinden bezahlt, sondern vom Kanton. Entsprechend bezahlen wir alle als Kantonssteuerzahlende daran. Bei den Bäumen haben wir jeden einzelnen Baum, den wir erhalten können, betrachtet; das habe ich insbesondere in Bezug auf die Viktoriastrasse bereits ausgeführt. Zum Nutzen für die Stadt: Mit diesem Votum schliesse ich gerne. Ich bin von der Wichtigkeit dieses Projekts für den Wohn- und Wirtschaftsstandort Stadt Bern überzeugt. Wenn wir wollen, dass sich die Leute auch künftig mit dem öV vom Wohnort zum Arbeitsort oder in der Freizeit bewegen können, dann bin ich sehr dankbar, wenn Sie auf das Geschäft eintreten und so der Bevölkerung ermöglichen, sich am 28. September 2014 zu diesem Kredit zu äussern.

### **Beschluss**

1. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Luzius Theiler (GPB–DA) zum Ausführungskredit ab (14 Ja, 49 Nein). *Abst.Nr. 032*
2. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Ziffer 1a) von Alexander Feuz (SVP) zum Ausführungskredit ab (14 Ja, 48 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 033*
3. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Ziffer 1b) von Alexander Feuz (SVP) zum Ausführungskredit ab (11 Ja, 51 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 034*
4. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Ziffer 1c) von Alexander Feuz (SVP) zum Ausführungskredit ab (14 Ja, 48 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 035*
5. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Ziffer 1d) von Alexander Feuz (SVP) zum Ausführungskredit ab (16 Ja, 46 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 036*
6. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Ziffer 1e) von Alexander Feuz (SVP) zum Ausführungskredit ab (15 Ja, 46 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 037*
7. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Ziffer 1f) von Alexander Feuz (SVP) zum Ausführungskredit ab (14 Ja, 48 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 038*
8. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Ziffer 1g) von Alexander Feuz (SVP) zum Ausführungskredit ab (14 Ja, 48 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 039*
9. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Ziffer 1h) von Alexander Feuz (SVP) zum Ausführungskredit ab (14 Ja, 48 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 040*
10. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Ziffer 2 von Alexander Feuz (SVP) zum Ausführungskredit ab (14 Ja, 48 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 041*

11. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Ziffer 3 von Alexander Feuz (SVP) zum Ausführungskredit ab (15 Ja, 47 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 042*
12. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Ziffer 4 von Alexander Feuz (SVP) zum Ausführungskredit ab (14 Ja, 48 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 043*
13. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag Ziffer 5 von Alexander Feuz (SVP) zum Ausführungskredit ab (13 Ja, 48 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 044*

Vorsitzende *Tania Espinoza Haller*: Somit kommen wir zur Bereinigung des Gemeinderatsantrags auf Seite 22 des Vortrags. Wir gehen nach Ziffern vor und stimmen am Schluss über die bereinigte Vorlage ab.

*Jacqueline Gafner Wasem* möchte wissen, ob der Kommissionssprecher den Antrag der Kommission nicht begründen will.

Sprecher PVS *Daniel Klausner* (GFL): Ich habe den Antrag der Kommission in meinem Kommissionsvotum begründet.

*Jacqueline Gafner Wasem* (FDP): Ich begründe zuerst kurz die Ergänzungsanträge der FDP-Fraktion. Zu Ziffer 1: Da geht es darum, diesen Kredit von 54,6 Mio. Franken nur unter Vorbehalt der rechtskräftigen Zustimmung des Kantons Bern und der Eidgenossenschaft zur Finanzierung des Projekts zu bewilligen. Bekanntlich ist es so, dass der Bund seinen Anteil noch nicht bewilligt hat. Das wird im Verlauf des Jahrs geschehen. Der Zeitpunkt ist noch nicht genau bekannt. Wie es beim Kanton Bern aussieht, konnte ich nicht herausfinden. Aber der Antrag soll sicherstellen, dass der Kredit der Stadt nur unter der Voraussetzung bewilligt wird, dass auch die erwarteten Gelder des Kantons und des Bundes gesprochen werden.

Ich werde über alle Ziffern im Einzelnen abstimmen lassen. Zu den Ziffern 2 und 3 des Ergänzungsantrags: Im Unterschied zum Antrag der PVS, bei dem man die Stadtberner Bevölkerung einen Kredit von 54,6 Mio. Franken bewilligen lassen will, möchte ich hier eine Sicherheit einbauen. Falls nur der eine oder andere Ast realisiert werden sollte und man keinen Vorbehalt macht, dass nicht die ganzen 54,6 Mio. Franken ausgegeben werden können, soll auch nicht der gesamte Betrag zur Disposition des Gemeinderats stehen. Wenn ein Kredit einmal bewilligt ist, heisst dies, dass man die entsprechenden Ausgaben tätigen darf. Die 54,6 Mio. Franken sind aber für das gesamte Projekt vorgesehen. Deshalb beantragen wir diese Differenzierung.

Da ich bereits am Redepult stehe, begründe ich noch kurz den Eventualantrag: Dieser kommt nur zum Zug, falls der Ergänzungsantrag abgelehnt wird und dies im Sinn einer Abschwächung. Falls man offen lassen möchte, dass der Gemeinderat nur für einen Teil des Projekts im Extremfall 54 Mio. Franken ausgeben kann, möchte ich festgehalten haben, dass, sollte nur ein Ast realisiert werden, sowohl der Kanton wie der Bund die Finanzierung dieses reduzierten Projekts rechtskräftig zugesichert haben. Wie wir in der PVS gehört haben, ist dies heute noch nicht klar; da wird man noch Verhandlungen führen müssen. Auch dieser Antrag ist ein Sicherheitsnagel zugunsten des Portemonnaies der Stadtbernerinnen und Stadtberner.

Vorsitzende *Tania Espinoza Haller*: Ich möchte noch etwas richtig stellen. *Jacqueline Gafner Wasem* hat nun gesprochen, weil die FDP-Fraktion Anträge gestellt hat und diese zuvor nicht begründet hat. Deshalb habe ich das Votum zugelassen. Es sind keine zusätzlichen Anträge oder Voten zu den Anträgen mehr möglich.

Wir stimmen nun über Ziffer 1 ab. Die SVP hat keine Anträge gestellt, somit kann sie auch nicht begründen.

### **Beschluss**

Der Stadtrat lehnt den Ergänzungsantrag Ziffer 1 der FDP-Fraktion ab (15 Ja, 48 Nein).  
*Abst.Nr. 045*

*Erich Hess unterbricht die Abstimmung und hebt hervor, dass er zwei Voten zugute hätte.*

Vorsitzende *Tania Espinoza*: Wir haben bereits darüber abgestimmt. Alle Kommissionen und Fraktionen konnten sprechen. Als Einzelredner konnten Sie sich auch noch äussern –in globo.

*Erich Hess unterbricht erneut.*

Vorsitzende *Tania Espinoza*: Es ist wirklich unschön. Sie respektieren weder den Rat noch das Präsidium und die Spielregeln. Hier sitzen noch weitere Personen. Drei Viertel des Rats möchten endlich nach Hause. Sie wollen auch nach Hause, also halten Sie sich an die Regeln, Erich Hess! Das Thema ist erledigt. Sie konnten darüber sprechen, ansonsten reichen Sie eine Beschwerde ein.

### **Beschluss**

1. Der Stadtrat stimmt dem Ergänzungsantrag der PVS zu (48 Ja, 15 Nein). *Abst.Nr. 046*
2. Der Stadtrat lehnt den Ergänzungsantrag Ziffer 2 der FDP-Fraktion ab (15 Ja, 48 Nein).  
*Abst.Nr. 047*
3. Der Stadtrat lehnt den Eventualantrag FDP zu Ziffer 2 ab (15 Ja, 48 Nein). *Abst.Nr. 048*
4. Der Stadtrat stimmt dem Antrag PVS zu Ziffer 3 zu (47 Ja, 16 Nein). *Abst.Nr.049*
5. Der Stadtrat lehnt den Ergänzungsantrag der FDP-Fraktion zu Ziffer 3 ab (15 Ja, 48 Nein).  
*Abst.Nr. 050*
6. Der Stadtrat lehnt den Eventualantrag der FDP-Fraktion zu Ziffer 3 ab (15 Ja, 48 Nein).  
*Abst.Nr. 051*
7. Der Stadtrat stimmt dem Antrag PVS zur Ergänzung von Ziffer 5 (neu) zu (48 Ja, 15 Nein).  
*Abst.Nr. 052*

*Erich Hess (SVP)*: Sind Sie sich bewusst, über welche Geldsumme wir nun befinden? Es geht um über 54 Mio. Franken. Normalerweise sollte bei einem solchen Geschäft eine Schlusswürdigung der einzelnen Fraktionen und Mitglieder des Stadtrats stattfinden. Zudem kritisiere ich hier massiv, wie die Sitzung geleitet wurde. Man hat als Mitglied des Stadtrats zwei Einzelvoten zu jedem Geschäft à fünf Minuten zur Verfügung. Deshalb finde ich es nicht richtig, dass mir zuvor das Wort zum Antrag der FDP-Fraktion verwehrt worden ist. **Mein Antrag lautet: In Anbetracht dessen, dass bereits viele Mitglieder des Stadtrats den Rat verlassen haben und somit das Resultat der Schlussabstimmung nicht mehr repräsentativ ist und verfälscht wird, bitte ich, die Schlussabstimmung auf die Sitzung vom 3. Juli 2014 zu verschieben.** Das Abstimmungsresultat wird schliesslich in der Abstimmungsbotschaft gedruckt.

Es ist nun genau so gekommen, wie ich angekündigt habe: Es ist 23.30 Uhr. Somit ist die Sitzungszeit von drei Stunden überschritten und Sie haben sich gemäss Geschäftsreglement des Stadtrats wieder ein schönes Sitzungsgeld zugeschanzt.

### **Beschluss**

Der Stadtrat lehnt den Ordnungsantrag Erich Hess ab (11 Ja, 51 Nein, 1 Enthaltung).  
*Abst.Nr. 053*

*Michael Köppli (GLP):* Nachdem Erich Hess mit seinem Ordnungsantrag die Stadt Bern um 60 mal 80 Franken erleichtern wollte, **stelle ich den Ordnungsantrag, dass wir auf das zusätzliche Sitzungsgeld verzichten.**

*Einige Mitglieder des Stadtrats sind der Meinung, dass ein Ordnungsantrag zum Verzicht auf das Sitzungsgeld nicht zulässig ist.*

Die Vorsitzende *Tania Espinoza:* Der Verzicht ist möglich, falls der Rat von sich aus darauf verzichtet. Es ist ähnlich, wie wenn Sie manchmal auch für eine Aktion auf Ihre Gelder verzichten. Als Rat können Sie darüber abstimmen. Sie bestimmen, was Sie mit dem Sitzungsgeld machen wollen.

*Die Vorsitzende konsultiert den Stadtschreiber und klärt die Zulässigkeit des Antrags ab.*

Vorsitzende *Tania Espinoza Haller:* Ich konnte die Frage nun mit der Stadtkanzlei klären. Es ist eine materielle Frage. Grundsätzlich kann auf das Sitzungsgeld nicht verzichtet werden, ausser man verzichtet freiwillig. Diejenigen, die freiwillig auf das Sitzungsgeld verzichten möchten, können sich nach der Sitzung bei uns melden und wir werden entsprechend abbuchen.

*Erich Hess und weitere Mitglieder des Stadtrats sind der Meinung, dieser Vorschlag sei nicht umsetzbar, denn man wisse nicht, wer noch anwesend sei und ein Sitzungsgeld zugute habe. Deshalb müsse man eine Abstimmung durchführen oder allenfalls noch einmal eine Präsenzliste zirkulieren lassen.*

Vorsitzende *Tania Espinoza Haller:* Damit wir wissen, wer auf das Geld verzichtet, stimmen wir am besten ab.

*Es wird per Knopfdruck abgestimmt. Da es sich um eine Abstimmung zu administrativen Zwecken und nicht über eine Vorlage oder einen Antrag im Sinn von Artikel 77 GRSS handelt, wird auf die Veröffentlichung des betreffenden Abstimmungsprotokolls verzichtet.*

Vorsitzende *Tania Espinoza Haller:* Wir wissen nun, wer freiwillig darauf verzichtet. Es sind 38 Mitglieder.

## **Beschluss**

Der Stadtrat stimmt der bereinigten Vorlage zum Ausführungskredit Tram Region Bern in der Höhe von insgesamt 54,6 Mio. Franken zu (49 Ja, 14 Nein). *Abst.Nr. 055*

## **Traktandenliste**

Das Traktandum 9 (Abstimmungsbotschaft) wird auf die Sitzung vom 3. Juli 2014 verschoben, die Traktanden 10–22 werden auf eine spätere Sitzung verschoben.

## Eingänge

Es werden folgende parlamentarische Vorstösse eingereicht und an den Gemeinderat weitergeleitet:

1. Motion Fraktion SP (Rithy Chheng/Michael Sutter, SP): Städtisches Land nur für als Erstwohnsitz genutzten Wohnraum abgeben
2. Motion Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Jakob, SVP): Verkehrsplanung: Gleich lange Spiesse für alle Vertretungen der Verkehrsträger! Eine Fachstelle ist begründet!
3. Postulat Fraktion SVP (Alexander Feuz/Kurt Rügsegger/Hans Ulrich Gränicher, SVP): Grossveranstaltungen: Eine bessere Quartierverträglichkeit ist gefordert! Keine unnötige Abriegelung von Quartieren und Quartierteilen mehr!
4. Postulat Nathalie D'Addezio (SVP): „Ladies Run“ auf dem Prüfstand der Gleichstellung
5. Interpellation Fraktion SP (Gisela Vollmer, SP): Kindergarten- und Schulraumplanung am Beispiel Marzili: Schwindende Qualität, steigende Kosten
6. Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Jakob, SVP): Verkehrsplanung: Gleichbehandlung von Pro Velo und den Automobilverbänden?
7. Interpellation Fraktion SVP (Ueli Jaisli, SVP): Das Volk soll Gerichtskosten von Stadträtinnen bezahlen
8. Interpellation Fraktion GB/JA! (Sabine Baumgartner, GB): Bezahlte Stillzeiten auch für städtische Angestellte?
9. Kleine Anfrage CVP (Michael Daphinoff, CVP): Wurden die Anliegen der Seniorinnen und Senioren beim Projekt „Tram Region Bern“ genügend berücksichtigt?

andere Eingänge

-

**Schluss der Sitzung: 23.40 Uhr.**

Namens des Stadtrats

Die Präsidentin: *Tania Espinoza Haller*

Die Protokollführerin: *Christine Gygax*